TYGODNIK

CENA 3 ZŁ

13
1238

30. 03. 1975

SKRZYDLATA POLSKA



NA HORYZONCIE

BLISKIE I SERDECZNE ZWIĄZKI

Drodzy Czytelnicy! W tych dniach mija 30 lat od powołania do życia naszej redakcji. Oto bowiem w toku wielkiej ofensywy Armii Radzieckiej i walczącego u jej boku ludowego Wojska Polskiego, kiedy prawie cały nasz kraj był już wyzwolony, dowódca Lotnictwa Wojska Polskiego, generał pilot Teodor Połynin, wydał rozkaz o zorganizowaniu redakcji czasopisma lotniczego, które — dla zachowania tradycji polskich skrzydeł — miało przyjąć nazwę „Skrzydlata Polska". Rozkaz nosił datę 30 marca 1945 r., określał ilość etatów oficerów-redaktorów i żołnierskiego techniczno-administracyjnego personelu pomocniczego oraz nakazywał niezwłoczne przystąpienie do prac celem wydania pierwszego numeru czasopisma.

Rozkaz rozkazem, ale wojna jeszcze trwała. Potrzeby dźwigającego się z ruin po pożodze wojennej kraju, wśród których sprawy organizacji wojska — w tym i lotnictwa — były tak ogromne, że gdzież w tak burzliwym i trudnym okresie odbudowy państwowości polskiej można było mówić o rozpoczęciu wydawania czasopisma lotniczego! A mimo to, dwóch wyznaczonych oficerów lotnictwa w trudnych warunkach zabrało się do roboty. Zniszczone drukarnie, brak papieru, lokalu, nawet maszyny do pisania i jakże wiele innych trudności — zdawałoby się wówczas nie do pokonania — towarzyszyło narodzinom redakcji „Skrzydlatej" w Polsce Ludowej. Wszakże po dużych trudnościach redakcja w bardzo skromniutkim składzie wydała w niespełna miesiąc po kapitulacji hitlerowskiej Rzeszy — pierwszy numer odrodzonej „Skrzydlatej Polski".

Do tego tematu powrócimy obszerniej przy innej okazji. Dziś, wspominając początki organizacji naszej redakcji, co ma już znaczenie historyczne, pragniemy zaakcentować ścisłe związki odrodzenia lotnictwa polskiego po II wojnie światowej z odrodzeniem jego czasopisma. W naszych tradycjach cenimy sobie ogromnie, że „Skrzydlatą" powołało do życia ludowe Lotnictwo Polskie. Jemu też staraliśmy się, w miarę naszych sił i możliwości, towarzyszyć w minionych 30 latach.

Miała w tym okresie „Skrzydlata" swoje loty dobre i słabsze. Wyszła z wojska, towarzysząc najpierw lotnikom wojskowym w trudnym okresie rozwoju polskich skrzydeł. W miarę jak rozwinęła się w następnych latach wojskowa prasa lotnicza, stała się „Skrzydlata" pismem patronującym lotnictwu cywilnemu, by wreszcie jako barwny magazyn lotniczy służyć wszystkim, którym drogie są w naszym kraju skrzydła. Rozwojowi pisma, jego ewolucjom towarzyszyły zawsze bliskie i serdeczne związki redakcji z Czytelnikami. Bez nich nie byłoby „Skrzydlatej" w minionym 30-leciu, z jej obecnym 30-tysięcznym nakładem.

Właśnie 30 rocznicę powstania redakcji wybraliśmy sobie na dobrą — naszym zdaniem — okazję skonfrontowania opinii Czytelników o „Skrzydlatej". Na 5 stronie publikujemy ankietę czytelniczą, zwracając się z serdecznym zaproszeniem do wzięcia w niej udziału. Będzie ona bowiem redakcji bardzo pomocna w dalszym redagowaniu pisma. Pozwoli na lepsze zaspokajanie potrzeb czytelniczych.

Żywimy nadzieję, że w okresie dwóch dni Świąt Wielkanocnych znajdziecie Drodzy Czytelnicy trochę czasu, by wypełnić ankietę i przesłać ją do redakcji. Będziemy również szczerze radzi za wszelkie dodatkowe opinie uzupełniające. Omówienie ankiety i głosy o „Skrzydlatej" opublikujemy w 30 rocznicę ukazania się czasopisma.

Wszystkim naszym Czytelnikom życzymy dobrego i przyjemnego odpoczynku świątecznego.

Ikarus

Z LOTU PO KRAJU

ZOBOWIĄZANIA ZAŁOGI WYTWÓRNI SPRZĘTU KOMUNIKACYJNEGO W KALISZU

W odpowiedzi na list I sekretarza KC PZPR Edwarda Gierka i prezesa Rady Ministrów PRL Piotra Jaroszewicza, załoga Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL — Kalisz" w Kaliszu podjęła zobowiązanie wykonania dodatkowej produkcji o wartości 10 milionów złotych oraz przepracowania w czynie społecznym na rzecz miasta i powiatu 20 tysięcy roboczogodzin.

EDWARD MAKULA WICEPRZEWODNICZĄCYM CIVV

Wiosenna sesja Komisji Szybowcowej (CIVV) Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) odbyła się w dniach 14–15 marca br. w Paryżu. Uczestniczył w niej stały delegat Polski, przewodniczący Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL, mgr inż. **Edward Makula**.

Podczas obrad ustalono m.in., że począwszy od 1978 r. szybowcowe mistrzostwa świata rozgrywane będą w trzech klasach – otwartej; na szybowcach o rozpiętości 15 m bez dodatkowych ograniczeń; na szybowcach klasy standard o rozpiętości 15 m, z hamulcami ale bez klap. Każdy z aeroklubów narodowych będzie mógł być w SMŚ reprezentowany najwyżej przez czterech pilotów, z tym, iż nie więcej niż trzech pilotów w jednej klasie. Zatwierdzono też założenia wstępne dla szybowców klubowych (klasa „club"), które w przyszłości mają zastąpić w mistrzostwach świata jedną z trzech ustalonych klas. Zakończono prace nad kodeksem sportowym, który ma się ukazać w druku za dwa miesiące. Komisja Szybowcowa w oparciu o uchwałę FAI postanowiła zainteresować się oficjalnie lotniarstwem, w celu przyjścia z pomocą tej nowej dziedzinie i wdrożenia jej do lotnictwa sportowego.

Podczas obrad delegata Aeroklubu PRL mgra inż. **Edwarda Makulę** wybrano wiceprzewodniczącym CIVV.

Obszerniej o obradach napiszemy w jednym z najbliższych numerów.

NOWI INSTRUKTORZY

Egzaminami przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną zakończył się w Toruniu kurs dla kandydatów na instruktorów szybowcowych, samolotowych i spadochronowych. Kurs trwał od 24 listopada 1974 r. do 16 marca br. Uczestniczyło w nim ponad 60 pilotów i skoczków z aeroklubów regionalnych w Bydgoszczy, Grudziądzu, Inowrocławiu, Włocławku, Gdańsku, Olsztynie, Płocku, Poznaniu, Warszawie, Katowicach, Gliwicach i Toruniu. Zajęcia odbywały się w soboty i niedziele. Uczestnicy kursu wysłuchali ponad 200 godzin wykładów i odbyli loty metodyczne, częściowo w aeroklubach macierzystych. Sprawna organizacja kursu była zasługą pracowników Aeroklubu Pomorskiego. Słowa uznania należą się też wszystkim wykładowcom i instruktorom.

Liczny zastęp nowo wyszkolonych instruktorów zasili lotnictwo sportowe i uzupełni częściowo braki w kadrze wyszkoleniowej aeroklubów regionalnych.

Dodać warto, że ponadto odbywają się następne kursy instruktorskie: samolotowy w Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie i szybowcowy w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. Natomiast we wrześniu odbędzie się w Aeroklubie Bielsko-Bialskim miesięczny kurs dla kandydatów na społecznych instruktorów szybowcowych i samolotowych.

RYBACY W SAMOLOCIE

O pracy naszych rybaków dalekomorskich, oddalonych od kraju o tysiące kilometrów, pisała już prasa polska. Ostatnio potężny Ił-62 wylądował na lotnisku w Hawanie, aby szybko wymienić załogę statku rybackiego „Grunwald". W ten sposób 80 osób po dłuższym pobycie w rejonie Morza Karaibskiego przyleciało do kraju, by spotkać się z rodzinami przy wielkanocnym stole.

Rejsy czarterowe odbyły się na trasie Warszawa–Hawana–Warszawa w dniach od 25 do 28 marca br. Wszystkie zostały przeprowadzone sprawnie, ku zadowoleniu marynarzy, pracodawców i ich rodzin. O bliższych szczegółach na ten temat poinformujemy naszych Czytelników w jednym z najbliższych numerów naszego tygodnika.

SKRZYDŁA NAD ZIEMIĄ OPOLSKĄ

Zespół Szkół Zawodowych im. Marii Curie-Skłodowskiej w Kluczborku, w porozumieniu z Aeroklubem Opolskim, wystąpił z pożyteczną inicjatywą akcji pod nazwą „Skrzydła nad Opolszczyzną". Jej celem jest popularyzowanie lotnictwa i sportów lotniczych wśród młodzieży. M.in. organizowane są wycieczki w niedzielę na lotnisko aeroklubu, gdzie młodzież zapoznaje się ze sprzętem lotniczym. Do tej pory uczestniczyło w nich 300 uczniów. Inną formą popularyzowania lotnictwa jest zainteresowanie młodzieży szkoleniem spadochronowym i szybowcowym.

Jedną z atrakcji „Skrzydeł nad Opolszczyzną" są loty nad Opolem. Przystąpienie do tej ciekawej inicjatywy zapowiadają także inne szkoły w Kluczborku: Liceum Ogólnokształcące, Zespół Szkół Zawodowych nr 2 im. Bohaterów Westerplatte oraz Zespół Szkół Metalowych.

PRZECIWPOŻAROWY SAMOLOT PATROLOWY

W okresie letnim, kiedy najczęściej płoną wysuszone lasy, wielkopolskim strażakom przyjdzie z pomocą przeciwpożarowy samolot patrolowy. Będzie on odbywał regularne loty nad Puszczą Notecką oraz lasami gnieźnieńskimi i wągrowieckimi. W przypadku wykrycia pożaru akcja ratunkowa prowadzona będzie z powietrza przy użyciu samolotu patrolowego.

Wypada przy tej okazji wspomnieć, iż w latach sześćdziesiątych przeciwpożarowe loty patrolowe wykonywali piloci sanitarni. Ich praca okazała się niezwykle pożyteczna i bardzo wysoko oceniona przez władze państwowe.

OPTYMALIZACJA W MECHANICE

W dniach 20–26 lutego br. odbyło się w Jaszowcu XIV Sympozjum Polskiego Towarzystwa Mechaniki Teoretycznej i Stosowanej pt. „Optymalizacja w mechanice". W czasie sympozjum został wygłoszony m.in. referat pt „O optymalizacji przelotu termicznego szybowca", przygotowany przez doc. mgr. inż. Adama Borowskiego i dr. inż. Ludomira Laudańskiego, pracowników Instytutu Lotnictwa Politechniki Rzeszowskiej. W referacie wykorzystano symulację numeryczną dla określenia możliwości taktycznych różnych szybowców. (W. M.)

SZKOLNE IZBY PAMIĘCI

Sale tradycji, urządzane do tej pory w Wojsku Polskim, coraz częściej zyskują prawo obywatelstwa w szkołach. W jednostkach Wojsk Obrony Powietrznej Kraju przoduje w tej dziedzinie 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". W każdej szkole, która nosi jego imię, znajduje się izba pamięci narodowej, urządzona przy wydatnej pomocy pułku.

Ostatnio imię 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" otrzymała Szkoła Podstawowa nr 142 w Mińsku Mazowieckim, której lotnicy udzielili wszechstronnej pomocy. Projekt urządzenia izby pamięci opracował oficer Juliusz Łaba. Bezpośrednimi natomiast jej wykonawcami zostali chor. Andrzej Matusiak, kpr. Władysław Łazarowicz i szer. Ryszard Antoniak.

W SKRÓCIE

● **Za aktywne** realizowanie idei i celów Ogólnokrajowego Konkursu Usprawnienia Gospodarki Materiałowej, WSK „PZL-Kalisz" została uhonorowana zaszczytnym wyróżnieniem.

● **W porozumieniu** z Radą Powiatową Federacji SZMP w Kluczborku przystąpiono do organizowania na terenie miasta Ośrodka Szkolenia Spadochronowego. Zgłosiło się 120 kandydatów. Szkolenie rozpoczęło się w połowie marca br. Bierze w nim udział młodzież z klas starszych szkół średnich oraz ZMS-owcy z Fabryki Mebli, Fabryki Maszyn i Urządzeń oraz Garbarni.

● **Główny** Zarząd Polityczny Wojska Polskiego ogłosił w ubiegłym roku X Ogólnowojskowy Konkurs Czytelniczy pod nazwą „Nasza Ludowa Ojczyzna". Eliminacje do konkursu odbywały się również we wszystkich jednostkach Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Najlepsze drużyny z jednostek WOPK spotkały się ostatnio w półfinale. Uczestnicy ogólnowojskowego konkursu zobowiązani byli zapoznać się z pozycjami literatury pięknej oraz społeczno-politycznej, podanymi w regulaminie. Najlepszą znajomością treści książek objętych konkursem wykazała się drużyna oficera Jana Pankowskiego w składzie: st. szer. Andrzej Bigus, st. szer. Włodzimierz Cegiołka i st. szer. Jerzy Krekora. Finał konkursu odbędzie się w maju br.

● **Wisła środkowa** stała się poligonem doświadczalnym zastosowania tak zwanej fotografii termalnej dla celu ochrony środowiska. Specjaliści z Instytutu Geodezji i Kartografii opracowali sposób wykrywania gorących ścieków przy pomocy fotografii termalnej, rejestrującej cieplne promieniowanie podczerwone. Zdjęcia lotnicze pozwalają rejestrować ciepłotę powierzchni wody w dowolnym punkcie rzeki z dokładnością do 0,2 st. C.

● **Z początkiem** br. w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku utworzono oddział usług agrolotniczych, dysponujący śmigłowcami typu Mi-2 w wersji rolniczej. W porównaniu do samolotów rolniczych śmigłowce są bardziej przydatne na mniejszych polach, nie wymagają dużych lądowisk, przy użyciu ich natomiast uzyskuje się dużą wydajność pracy i dokładność zabiegów. Śmigłowce rolnicze polecą wkrótce do Iraku i na Węgry. Jeden z nich nawozi i opryskuje plantacje na polach Libii.

● Zacieśnia się współpraca między Polskimi Liniami Lotniczymi LOT i fińskimi liniami lotniczymi „Finnair". Obydwa przedsiębiorstwa obsługują wspólnie linie łączące Warszawę z Helsinkami. Ostatnio przedstawiciele obydwu towarzystw lotniczych poinformowali dziennikarzy o projekcie zorganizowania przewozu grup turystycznych. Programy dla takich grup opracowywane będą wspólnie z polskimi biurami podróży.

● **W Wojskowym** Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie, 10 marca br., odbyła się dekoracja medalami przyznanymi przez ministra Obrony Narodowej NRD. Złoty Medal Braterstwa Broni otrzymał komendant WIML płk prof. S. Barański, zaś Srebrny Medal Braterstwa Broni – pracownik naukowy WIML ppłk. dr med. M. Wojtkowiak. Przy tej okazji warto wspomnieć, iż od wielu lat między Wojskowymi Instytutami Medycyny Lotniczej Polski i NRD rozwija się pomyślnie współpraca naukowa oraz trwa wymiana doświadczeń. Współpraca ta w ostatnim okresie rozszerzyła się i wzbogaciła o nowe formy.



■ **Ornitolodzy** z Kazachskiej Akademii Nauk (ZSRR) kończą prace nad sporządzaniem specjalnych map wiosennych wędrówek ptaków, które będą miały praktyczne znaczenie dla komunikacji lotniczej. Zdarzają się bowiem wypadki niebezpiecznych kolizji samolotów z chmarami ptaków. Uczeni kazachscy obrączkują co roku tysiące ptaków, aby móc określić dokładnie trasy ich podniebnych wędrówek.

■ **Do likwidacji** trzech baz radarowych na terenie Japonii zostały zmuszone USA. Bazy te służyły do kontrolowania lotów międzykontynentalnych rakiet balistycznych, zaś ich likwidacja jest wynikiem protestów japońskich partii opozycyjnych.

■ **Jak stwierdzają** statystyki, w r. 1974 w 17 katastrofach lotniczych zginęło łącznie 1535 osób, niemal o 50% więcej niż w r. 1973. Z 17 katastrof samolotów pasażerskich 8 wydarzyło się w czasie startu lub podchodzenia do lądowania, 2 zaś były wynikiem sabotażu. Wskutek błędów w pilotażu lub lekceważenia przepisów wydarzyły się 4 katastrofy, które pociągnęły za sobą śmierć 456 osób.

■ **25 tysięcy** mieszkańców miasta Darwin w płn. Australii, zniszczonego w r. ub. przez cyklon, przewieziono samolotami w bezpieczne miejsce. Używano samolotów: Boeing-727, Boeing-707, Boeing-747, DC-9, Fokker F-28. Lotnictwo okazało się znacznie sprawniejsze niż wszystkie inne środki transportu. Codziennie ewakuowano tą drogą 4000—7000 mieszkańców Darwin. Docierali oni do obozów ewakuacyjnych i szpitali w znacznie lepszej kondycji niż pasażerowie statków i autobusów ratowniczych.

■ **Rosnącym** powodzeniem zaczynają cieszyć się brytyjskie pionowzloty „Harrier". Ostatnio 25 „Harrier'ów" w wersji przystosowanej do potrzeb marynarki wojennej zamówił Iran. Również flota brytyjska ma otrzymać dalsze 20 samolotów tego typu. W portfelu zamówień znajduje się także chińska propozycja zakupu aż 200 „Harrier'ów".

■ **Filmem** z zakresu pogranicza fantazji jest radziecki obraz „Milczenie doktora Evansa", reżyserii Budimira Metalnikowa, który jest zarazem autorem scenariusza. Akcja filmu toczy się na jednej z wysepek Pacyfiku, gdzie pasażerowie samolotu, który tam wylądował wskutek awarii, spotykają się z członkami pozaziemskiej ekspedycji. Istoty te, jak się okazuje, reprezentują poziom cywilizacji daleko wyższy niż na Ziemi.

■ **Rajd** samolotowy wokół RFN odbędzie się w tym roku w czasie od 25 do 28 czerwca. Będą w nim mogli wziąć udział piloci mający co najmniej wylatanych 50 godzin, zaś zadania na trasie rajdu mają mieć niezbyt wysoki stopień trudności. Trasa rajdu: zlot do Hof-Pirkstein, potem etapy: Niederstetten, Mannheim-Neuostheim, Północna Nadrenia-Westfaliia, Dolna Saksonia, Wilhelmshaven.

■ **Ciężkie** chwile przeżywa obecnie belgijskie towarzystwo komunikacji powietrznej SABENA. Ogólne zadłużenie tych linii wynosi ponad 2,5 mld franków, co trzykrotnie przekracza wysokość kapitału zakładowego spółki (90% kapitału jest własnością państwa). Przyczynami deficytu są: seria kosztownych inwestycji w 1973 r. przy równoczesnym spadku klienteli, ogólny kryzys gospodarki świata kapitalistycznego, co odbija się również na transporcie oraz gwałtowny wzrost cen paliw płynnych. Rząd belgijski podejmuje wysiłki dla utrzymania SABENY choćby ze względów prestiżowych.

■ **Brytyjskie** Stowarzyszenie Szybowcowe (BGA) grupowało w 1974 r . 95 klubów, z czego 22 są klubami wojskowymi. Liczba członków — 9 990, w tym 655 kobiet. Szybowców było 1 029, z czego 389 jest własnością klubową (184 dwumiejscowe i 205 jednomiejscowych), a 635 prywatną. BGA posiada również 14 motoszybowców i 88 samolotów holujących. Lotnictwo wojskowe (RAF) ma w swym posiadaniu 150 szybowców, w większości dwumiejscowych, używanych wyłącznie do celów szkoleniowych.

■ **Ostatni** z siedmiu pasażerskich samolotów Convair-990 „Coronado" szwajcarskich linii „Swissair" wycofany został ze służby. Latał on na linii Zurych — Nicea. Maszyny tego typu eksploatowane były w „Swissair" od 1962 r. i przeleciały ogółem 175 mln km, przewożąc 9 mln pasażerów. „Coronado" zastąpione będą przez DC-9-50, których zakupiono dziesięć.

■ **Belgijskie** lotnictwo cywilne posiadało w r. 1974 (grudzień) — 697 samolotów i 19 śmigłowców. W tej liczbie 56 samolotów — to komunikacyjne (49 w r. 1973). W roku 1973 było ogółem w Belgii 614 samolotów i 15 śmigłowców.

■ **Agencja** amerykańska AP podała wypowiedź jednego z ekspertów lotniczych, że Izrael produkuje odrzutowe samoloty wojskowe. Zeszłoroczny raport międzynarodowego instytutu badań strategicznych w Londynie stwierdza, że Izrael posiada już 24 naddźwiękowe samoloty, nazwane „Barak" (po hebrajsku „błyskawica"). Niektóre źródła mówią o rosnącej produkcji udoskonalonych samolotów tego typu.

■ **Personel** obsługujący bazy morskie i lotnicze centra łączności oraz poligon rakietowy USA w Grecji liczy ok. 4 tys. Amerykanów. Poligon rakietowy, znajdujący się na Krecie, jest bez przerwy wykorzystywany przez wszystkich członków NATO. Obecnie toczą się grecko-amerykańskie rozmowy w sprawie rewizji dwustronnego układu między oboma państwami, w oparciu o który USA posiadają swe bazy na terytorium greckim. Wiąże się to z decyzją rządu greckiego — powziętą w czasie kryzysu cypryjskiego — o opuszczeniu przez Grecję organizacji wojskowej NATO.

■ **Jak anonsują** Anglicy, w 31 Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu eksponowany będzie liczny sprzęt brytyjski i budowany we współpracy z innymi krajami, a m. in. samoloty „Harrier", „Hawk", Avro-748, HS-125, Short SD-3-30, Britten-Norman, „Bulldog" i śmigłowiec „Commando" Mk-2 oraz „Concorde", MRCA, „Jaguar" i „Lynx".

■ **Francuskie zakłady** „Aerospatiale" sprzedały dotychczas 4 000 śmigłowców do 83 krajów. Ponad 2 500 śmigłowców poszło na rynek europejski, ponad 500 — na rynek amerykański. (Z)

■ **Zgoda na lądowanie** „Concorde" na terenie Stanów Zjednoczonych AP, o której pisaliśmy w nr 11/75, jest uzależniona jeszcze od ewentualnych sprzeciwów ze strony władz lokalnych oraz od porozumienia z zarządem portów lotniczych (przewiduje się trudności w porcie nowojorskim) i zakłada, że nad terytorium Stanów samolot będzie przelatywał z prędkością poddźwiękową.

■ **Podobnie jak „Air France"**, także „British Airways" zamierzają rozpocząć regularne loty na „Concorde" z początkiem roku przyszłego. Obecnie pierwszeństwo dawane jest linii łączącej Londyn z jednym z miast w Zatoce Perskiej.

■ **Wprowadzone z dniem 1 kwietnia** br. na liniach północno-atlantyckich taryfy APEX, polegające na rezerwacji i opłaceniu lotu przynajmniej na 60 dni naprzód, stanowią poważną konkurencję dla przewozów czarterowych. Według tej taryfy, podróż na trasie Londyn — Nowy Jork w obie strony będzie kosztowała w okresie zimowym 295 dol., gdy normalna, w klasie ekonomicznej, wynosi 584 dol.

■ **W Jugosławii** planuje się zbudowanie do 1980 r. aż 13 nowych regionalnych portów lotniczych. Obecnie istnieje w Jugosławii 11 portów o ruchu międzynarodowym.

■ **W związku** z dwoma poważnymi wypadkami lotniczymi, które wydarzyły się ostatnio w lotnictwie komunikacyjnym, w Jugosławii podejmuje się szereg kroków zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego. M. in. zamierzone jest dokonanie do 1980 r. integracji ruchu cywilnego i wojskowego.

■ **Federalny zarząd lotnictwa** cywilnego USA ustalił nowe granice dopuszczalnego hałasu dla samolotów lekkich o masie poniżej 5,6 tony — na 68 do 80 dB. Obowiązują one od 1 stycznia br. nowe samoloty z wyjątkiem rolniczych i ratowniczych. Do 1 stycznia 1980 r. muszą się nim podporządkować także samoloty o wcześniejszej homologacji. (O)

SPORT LOTNICZY NA ŚWIECIE

PROBLEMY i NADZIEJE

JANUSZ KRASICKI



Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. – miejsce wielu zawodów lotniczych najwyższej rangi, z mistrzostwami świata włącznie.

Ostatnie posiedzenie Międzynarodowej Lotniczej Komisji Sportowej FAI — CASI — jakie odbyło się w Paryżu 20 lutego 1975 r., było pouczającą lekcją ewolucji, jakiej zdaje się podlegać obecnie sport lotniczy na świecie. Głównym tematem posiedzenia było rozpatrzenie wniosków, które naturalną koleją rzeczy wpłynęły do CASI od poszczególnych komisji specjalnościowych FAI obradujących w Paryżu w okresie jesienno-zimowym.

Konfrontacja tych wniosków stanowiących odbicie głównych problemów nurtujących różne dyscypliny sportu lotniczego pozwoliła na stwierdzenie, że **coraz większe trudności przeżywają dziedziny sportu opierające swoje istnienie na kosztownym i wyrafinowanym sprzęcie, do głosu zaczynają dochodzić takie dyscypliny sportowe, które można uprawiać niższym kosztem. Ten niższy koszt, to nie tylko cena samego sprzętu, to także dostępność danego sportu dla ludzi, dla których latanie nie jest jedynym zajęciem. Obserwujemy jakby renesans sportów relaksowych, nie wymagających supersprawności fizycznej ani całych miesięcy morderczego treningu — sportów, w których kontakt człowieka z otaczającym światem jest bardziej naturalny i bezpośredni.**

SPORT BALONOWY I LOTNIARSTWO

Na czoło wysuwają się tu dwie dyscypliny: **sport balonowy** oraz żywiołowo rozwijające się **lotniarstwo**. Nawrót do prymitywizmu nie ominął i lotnictwa, rzecz bowiem charakterystyczna, że mamy w tym przypadku do czynienia z aerostatem i aerodyną w ich najprostszej postaci, z której rozwinęła się cała awiacja. Status obu rodzajów latania jest jednak różny: sport balonowy zajmuje od dawna ustaloną pozycję w FAI, objęty jest międzynarodowymi przepisami sportowymi i korzysta z opieki osobnej komisji FAI (balonowej), podczas gdy Hang Gliding (lotnie) i jego miejsce w sportach lotniczych jest jeszcze — czy raczej dopiero — przedmiotem rozważań i sporów. Niewątpliwie decyzje w tej sprawie zapadną już niedługo; życie wyprzedziło przepisy i regulaminy i w ślad za licznymi, wcześniej organizowanymi imprezami odbyły się w Kössen (Austria) w marcu br pierwsze, samozwańcze co prawda, mistrzostwa świata w lotniarstwie alpejskim. Ponieważ ta dyscyplina sportu nie jest na razie oficjalnie zarejestrowana w FAI, imprezie nie patronował Aeroklub Austrii, ani tym bardziej FAI; niemniej Międzynarodowa Komisja Szybowcowa z zainteresowaniem obserwuje rozwój sytuacji i na swym kolejnym posiedzeniu będzie się zastanawiała, czy wziąć beniaminka pod swoje skrzydła.

Sport balonowy doczekał się — po 38 latach przerwy — imprezy, która rangą odpowiada rozgrywanym od 1938 r. sławnym zawodom o Puchar Gordon-Bennetta; będą to I Balonowe Mistrzostwa Świata w RFN w 1976 r. Obok tych mistrzostw i licznych innych międzynarodowych imprez balonów napełnianych gazem karierę robią zawody balonów na ogrzane powietrze. W 1975 r. odbędą się w USA już drugie mistrzostwa świata w tej kategorii balonów. Transport balonów za ocean nie stanowi takiego problemu, jak przewiezienie samolotów, śmigłowców czy szybowców.

AKROBACJA

A właśnie trudności transportowe postawiły pod znakiem zapytania rozegranie kolejnych, VIII Samolotowych Mistrzostw Świata w Akrobacji. Nad mistrzostwami tymi zawisło jakieś fatum. Poprzednie mistrzostwa świata w tej dyscyplinie rozegrano w 1972 r. we Francji i zgodnie z przyjętym w FAI systemem następne mistrzostwa powinny odbyć się w 1974 r. Niestety, organizacja wielkich zawodów lotniczych jest coraz bardziej kosztowna i imprezy te często okazują się deficytowe. Tak np. wpływy z regulaminowych opłat za uczestnictwo w mistrzostwach świata we Francji pokryły tylko 50% kosztów organizacji imprezy; z kolei ustalenie zbyt wysokich opłat za udział spowodowałoby spadek liczby zgłoszeń i w rezultacie impreza, której przygotowanie pochłonęło ogromne sumy, byłaby i tak deficytowa, a ranga jej w dodatku obniżałaby się z powodu zbyt szczupłej obsady. Sytuację ratuje czasem w takich przypadkach bogaty mecenas, który np. dla reklamy sypnie złotem, ale wobec narastającego w świecie kryzysu gospodarczego coraz trudniej o taki mecenat.



„Akrostar" – jeden z najlepszych samolotów akrobacyjnych świata.

Te właśnie względy finansowe sprawiły, że nie znalazł się żaden aeroklub narodowy, który chciałby się podjąć organizacji imprezy w 1974 r.; nie znalazł się taki amator i na rok 1975. W tej sytuacji dość już dawno przyjęto z koniecznością ofertę USA na rok 1976, lecz dopiero teraz, gdy do zawodów pozostało niewiele więcej niż rok i potencjalni uczestnicy imprezy zaczęli robić konkretne przymiarki co do swego udziału w mistrzostwach, okazało się, że większość z nich po cichu liczyła na pomoc ze strony organizatorów w przewiezieniu sprzętu do USA. Te nadzieje nie spełniły się i wielu europejskich uczestników oficjalnie zrezygnowało ze startu w mistrzostwach na kontynencie amerykańskim. W sytuacji, w której mistrzostwa nie zgromadziłyby wymaganej minimalnej liczby zawodników, oczekuje się, że Amerykanie sami w najbliższym czasie złożą rezygnację z przeprowadzenia imprezy. Na tę decyzję czeka Związek Radziecki, który dla ratowania mistrzostw oficjalnie zadeklarował gotowość urządzenia ich u siebie w 1976 r. Sprawa rozstrzygnie się w maju br., na kolejnym posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Akrobacji.

Ale na tym nie kończą się bynajmniej kłopoty działaczy tej dyscypliny sportu. Oto w ostatnim dziesięcioleciu rozwój akrobacji, wyrażający się m.in. stopniem trudności figur i konieczną dla uzyskania wysokiej oceny perfekcją ich wykonania z zachowaniem zadanego kształtu figury, doprowadził do tego, że tylko nieliczne używane obecnie samoloty mogą współzawodniczyć w walce o zwycięstwo. Istnieje właściwie tylko jeden typ samolotu akrobacyjnego, skonstruowanego specjalnie do celów akrobacji wyczynowej: samolotem tym jest „Akrostar". Wszystkie inne używane obecnie w mistrzostwach świata typy samolotów (Pitts, CAP-20, Jak-18PS, Zlin-526AFS i parę innych reprezentowanych pojedynczymi egzemplarzami) są tylko mniej lub bardziej odpowiadającymi współczesnym wymaganiom adaptacjami i rozwinięciami samolotów, pomyślanych pierwotnie jako maszyny bardziej uniwersalne. Szczególnie niekorzystną pozycję zajmuje w tym towarzystwie Zlin — jedyny typ samolotu dostępny dla zawodników akrobacyjnych Czechosłowacji, Polski, NRD czy Węgier.

Od jakiegoś czasu zaczęto więc mówić o potrzebie rozgrywania mistrzostw świata w dwóch klasach: otwartej i standard, rozważając wstępnie szereg kryteriów podziału samolotów na klasy, m.in. obciążenie mocy, profil skrzydeł (symetryczny czy niesymetryczny) itd. Na ostatnim posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Akrobacji w listopadzie ub.r. zapadła co prawda decyzja o wprowadzeniu dwóch klas samolotów już w następnych mistrzostwach świata, teraz jednak na posiedzeniu CASI niektórzy delegaci przestrzegali przed zbyt pochopnym przyjmowaniem kontrowersyjnych rozwiązań; wyłoniona wcześniej przez Komisję Akrobacji podkomisja d.s. ustalenia kryteriów podziału na klasy ma przed sobą niezwykle trudne zadanie.

Zatrzymałem się dłużej nad sprawami akrobacji, bo właśnie tu szczególnie silnie zaznacza się przepaść między rosnącą popularnością akrobacji — rzekłbym — relaksowej, na poziomie średnim, a możliwościami uprawiania akrobacji wyczynowej, która zresztą stawia najwyższe wymagania nie tylko maszynom, ale i organizmowi pilota. Po kilku ubiegłorocznych katastrofach, w których śmierć ponieśli m.in. piloci tak znani jak Robert Dousson (Francja) i dr Ehrle (RFN), odezwały się głosy, że dopuszczalne granice wytrzymałości ludzi i sprzętu zostały już przekroczone; Aeroklub Francji zainicjował akcję rehumanizacji tej dyscypliny sportu lotniczego i zażądał wyeliminowania figur akrobacji, wywołujących brutalne przyspieszenia groźne dla człowieka i samolotu

CIĄG DALSZY NA STR. 4

GŁOSY i ODGŁOSY ODGŁOSY ODGŁO

DWA ŁYKI Z „POLITYKI"

„DZIURA W ZĘBIE, DZIURA W NIEBIE", to tytuł obszernego felietonu pióra Daniela Passenta („Polityka", 22.02.1975), poświęconego tyle dokuczliwym i powszechnym, co nieuzasadnionym dolegliwościom naszego życia codziennego, polegającym na tym, że nazbyt często — jak twierdzi autor — **„ktoś stuka w nasze nerwy niby dzięcioł psychiczny, albo drąży je jak kornik"**.

Generalnie rzecz biorąc, w felietonie chodzi o nasze codzienne SAMOPOCZUCIE, które **„nie składa się wyłącznie z rzeczy wielkich, o których można decydować jedynie na szczeblu centralnym. Nastrój każdego z nas zależy oczywiście najbardziej od poczucia bezpieczeństwa, prosperity i sprawiedliwości, ale także od tego, co wymyślił dzisiaj kierownik ADM lub jak długo ekspedientka rozmawiała przez telefon. Stąd wynika teza, że nawet najsłuszniejsza polityka państwowa nie jest w stanie gwarantować pełni szczęścia, jeśli jednocześnie drobne decyzje na różnych szczeblach będą psuły humor"...**

Autor sięga do przykładu z naszego, lotniczego podwórka: **„...Ktoś, kto wystał się w kolejce, żeby kupić bilet lotniczy za granicę, nie może go kupić, bo nie przyniósł paszportu; nie może nawet zarezerwować miejsca. Urzędniczka go musztruje, a on nie może zrozumieć co ma wspólnego paszport z biletem. Ten sam „Lot" przyjmuje za granicą rezerwacje nawet przez telefon, bo tak postępują inne linie i jakoś żyją. Czy taki klient będzie w tej chwili doceniał, że nigdy Polacy nie mogli latać do tylu krajów za swoją walutę co teraz? Duży postęp zostaje przesłonięty przez mały przepis."**

Tyle o lotnictwie Daniel Passent. I na tym koniec, jeśli chodzi o łamy „Polityki". Istnieje jednak pewna prawidłowość, skłaniająca do zwrócenia uwagi na treść innego artykułu. Prawidłowość ta brzmi: przemilczanie ma też swoją wymowę. Co zaś do samego artykułu, to nosi on tytuł: **„NIE MA CUDÓW NA KOLEI"**, zajmuje prawie całą kolumnę w „Polityce" (15.02.1975) oraz traktuje o złożonych problemach polskiego transportu. Głównie kolejowego. Ale nie tylko, albowiem autor artykułu wyraźnie podkreśla, że **„żaden cud nie uzdrowi naszej kolei, jeśli równocześnie nie uporządkuje się całej gospodarki transportowej, której kolej jest tylko częścią"**. Pisząc natomiast o innych rodzajach transportu, autor sporo miejsca poświęca transportowi samochodowemu, zwracając m.in. uwagę na to, że np. w Hiszpanii i Francji samochodami przewozi się 4—6 razy więcej niż w Polsce. Bardzo pouczające są również inne dane przytoczone w tym niezwykle rzeczowym i interesującym artykule. Okazuje się oto, że w 1972 r. w Polsce na kolej przypadło aż 77% całej pracy transportu (w przewozach ładunków) w porównaniu z 70% w NRD, 40% we Francji, 37% w RFN oraz 19% w Anglii. Dane te służą autorowi artykułu do uzasadnienia tezy, że **„największe nawet nakłady i wysiłki na rzecz kolei nie zlikwidują jej trudności, jeśli nie położymy jeszcze większego niż dotychczas nacisku na inne rodzaje transportu"**.

„Nie zająknę się tu nawet — twierdzi przy tym autor — **o żegludze śródlądowej, bo straciłem nadzieję, że w bieżącym tysiącleciu osiągniemy w tej dziedzinie poważniejszy postęp. Ale zastanówmy się chwilę nad transportem samochodowym"**... I autor się zastanawia wykazując czarno na białym, że bez rozwoju i unowocześnienia transportu samochodowego daleko się nie zajedzie.

Na tym kończą się bardzo dociekliwe zresztą i dalekowzroczne rozważania na temat transportu w Polsce. Reasumując — jest mowa o kolei, o samochodach, o żegludze śródladowej, a na ich marginesie nawet parę słów o rowerach. A przy tym wszystkim ani słowa o transporcie lotniczym. Ani słowa! Szkoda. Bo autor artykułu to nie byle kto, lecz sam Zygmunt Szeliga, który o lotnictwie już kiedyś coś w **„Polityce"** pisał. Ale — któż to wie — może transport lotniczy ostatnimi czasy rzeczywiście w Polsce zanika? Czyżby?

Ot, i takie to dwa łyki z **„Polityki"... (ww)**

CYWILNA SZKOŁA LOTNICZA

na horyzoncie



Samolot wielozadaniowy PZL-104 „Wilga". Zdjęcie: PZL

Może wstrzymalibyśmy się jeszcze od kolejnego — robiliśmy to już bowiem kilkakrotnie — zabrania głosu na ten temat, gdyby nie dwie okoliczności.

Pierwsza, to list jednego z naszych Czytelników, który nieco zirytowany prosi nas — jako redakcję żyjącą w kręgu tych problemów — o konkretną odpowiedź: będzie wreszcie ta cywilna szkoła lotnicza, czy nie? Bo różnych deklaracji — jak powiada — naczytał się w tej sprawie sporo. Między innymi na łamach „Skrzydlatej". Na łamach innych czasopism stykał się natomiast z informacjami, które już przesądzały sprawę: że będzie. Na dowód przesłał nam wycinek z „Ekspressu Wieczornego" (18.09.1974) pod wielce obiecującym tytułem: „W Rzeszowie powstanie cywilna szkoła pilotów". Minęło od tego czasu pół roku, a w Rzeszowie nic się nie dzieje. Więc jak — była to tylko zwykła, dziennikarska kaczka?...

Rozumiemy irytację naszego Czytelnika; bo któż, komu leży na sercu dobro lotnictwa cywilnego, tym się nie denerwuje? My także... I podobnie nasi koledzy z „Ekspressu Wieczornego", którzy bynajmniej kaczki dziennikarskiej nie puścili; pierwsze zdanie owej informacji zaczynało się bowiem od słowa: „Prawdopodobnie" i zawierało m. in. zwrot: „za kilka lat". Potem dopiero nastąpiły w informacji rzeczowe argumenty, dlaczego właśnie w Rzeszowie. A więc, że ojcowie miasta są przychylni, że tamtejsze lotnisko łatwo da się przystosować do potrzeb szkoły, że jest doskonałe zaplecze techniczno-naukowe w postaci miejscowego przemysłu oraz Politechniki Rzeszowskiej.

Wszystko to szczera prawda. Zorganizowany bowiem z inspiracji Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego specjalny zespół roboczy dla opracowania profilu i zdecydowania o miejscu lokalizacji szkoły, zwrócił m.in. uwagę na Rzeszów. Zespół przeprowadził nawet wizję lokalną oraz wstępne pertraktacje z zainteresowanymi władzami i instytucjami w Rzeszowie.

Poważnym konkurentem dla Rzeszowa — jeśli chodzi o miejsce lokalizacji — było Krosno. Konkurentem na tyle nieantagonistycznym, że Krosno to przecież także ziemia rzeszowska. Poza tym ma ono również poważne atuty w postaci lotniska z odpowiednim zapleczem techniczno-administracyjnym oraz... tradycje. Tutaj bowiem w latach pięćdziesiątych funkcjonowało z powodzeniem Centrum Wyszkolenia Lotniczego, które przejęło schedę i zaszczytną rolę po Wrocławiu. Co prawda po paru latach Centrum to zmarło na tyle śmiercią ostateczną, co nienaturalną, ale nie z winy Krosna; teraz zupełnie dobrze prosperuje tam Centrum Wyszkolenia Spadochronowego, które po ewentualnym zainstalowaniu cywilnej szkoły lotniczej trzeba może by rugować? Co jeszcze raz potwierdza regułę, że łatwiej coś zlikwidować lub zepsuć, niż przywrócić do życia lub naprawić.

Potwierdza też heraklitowską teorię o bezwzględnej i wiecznej zmienności wszystkich rzeczy. Bo Krosno dzisiejsze, to już nie to Krosno dnia wczorajszego. „Panta rei" wycisnęło więc piętno również na poszukiwaniach miejsca dla lokalizacji szkoły. Narodził się wariant trzeci. Postanowiono mianowicie przymierzyć się jeszcze do dęblińskiej „Szkoły Orląt". Wstępny rekonesans wskazywał na przychylność kompetentnych protektorów lotnictwa cywilnego. Logika rozumowania też: teoretycznie „Szkoła Orląt" ma najwięcej atutów.

Z filozoficznego punktu widzenia wszystko jest w jak najlepszym porządku. Nawet teoria o walce przeciwieństw na tle nieantagonistycznych sprzeczności też by tu, jak ulał, pasowała. Pertraktacje trwają. W oparciu o argumenty, jakie padają przy tej okazji z różnych stron, można by opracować obszerne studium na temat mnogości poglądów

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

SPORT LOTNICZY NA ŚWIECIE

SPORT ŚMIGŁOWCOWY

Takie same trudności, jakie z organizacją mistrzostw świata w USA ma Komisja Akrobacji, zasygnalizowała również Międzynarodowa Komisja Wiropłatowa w odniesieniu do III Śmigłowcowych Mistrzostw Świata, też zaplanowanych w USA na rok 1976. Tu sytuacja wygląda gorzej — na razie nikt nie wyraził chęci przejęcia organizacji tej imprezy od USA.

OLIMPIJSKIE PERSPEKTYWY

Wśród wielu istotnych wniosków, zgłoszonych przez Międzynarodową Komisję Spadochronową, na uwagę zasługują dwa: propozycja ponowienia starań o włączenie sportu spadochronowego do programu Igrzysk Olimpijskich oraz apel o zwrócenie się do IATA o wprowadzenie ulg taryfowych na liniach lotniczych czy przewozie sprzętu spadochronowego. W dyskusji nad pierwszym z tych wniosków przypomniano, że FAI już niejednokrotnie po wojnie występowała do Międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego o włączenie do Igrzysk Olimpijskich tak szybownictwa jak i sportu spadochronowego, jednak stanowisko MKOl. było zawsze takie samo: dąży się do ograniczenia, a nie powiększenia liczby dyscyplin olimpijskich, bowiem olimpiady i tak już przerodziły się w gigantyczne przedsięwzięcia, w których idee olimpijskie zostały mocno wynaturzone. Zwrócono także uwagę na fakt, że nie można pominąć trudności, jakie mogłyby się wyłonić w związku z przepisami o amatorstwie: istotnie, trudno byłoby skompletować silną olimpijską reprezentację szybowcową czy spadochronową, złożoną wyłącznie z ludzi nie pracujących zawodowo w lotnictwie. Prezydent FAI, B. Dupérier, wyraził interesujący pogląd, że może właśnie Hang Gliding (lotnie) ma największe spośród dyscyplin lotniczych szanse znalezienia się wśród sportów olimpijskich, zwłaszcza wobec powiązania lotniarstwa z jazdą na nartach.

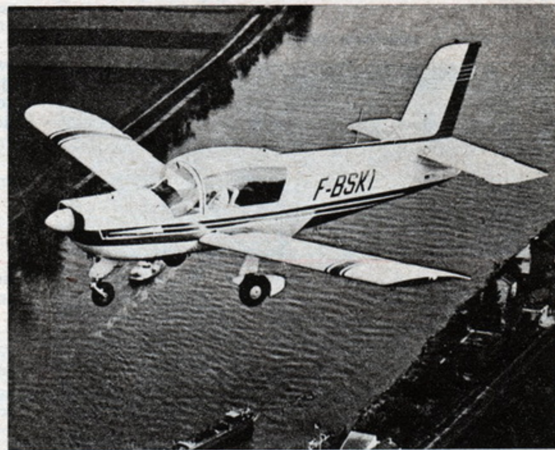
SPORT RAJDOWO-NAWIGACYJNY

Jednym z głównych przedmiotów zainteresowania Międzynarodowej Komisji Lotnictwa Ogólnego były trzy imprezy rajdowo-nawigacyjne, jakie czekają pilotów samolotowych w 1975 i 1976 r. Od szeregu lat rozgrywano w państwach skandynawskich międzynarodowe zawody samolotowe tzw. formuły nordyckiej, w których udział, zgodnie z regulaminem, biorą piloci solo — bez towarzysza na pokładzie — na samolotach jednosilnikowych. W roku bieżącym zawodom tym nadano rangę I Mistrzostw Świata Samolotów Lekkich.

Istnieje również w nomenklaturze FAI inna impreza samolotowa p.n. rajdowych mistrzostw świata, w których klasyfikacje zawodników ustala się w cyklu dwuletnim, na podstawie wyników uzyskanych w kilku międzynarodowych, ale o znaczeniu lokalnym imprezach, wytypowanych jako zawody zaliczane do mistrzostw świata. Mistrzostwa te nie zyskały jednak zbyt wysokiej rangi, sprowadzały się bowiem głównie do współzawodnictwa francusko-włoskiego. Wynikało to z faktu, że większość imprez, w których zawodnicy zdobywali punkty do klasyfikacji ostatecznej, odbywała się na terenie tych dwóch państw. Każda z imprez trwała krótko, zaledwie 2—4 dni i praktycznie biorąc przelot ewentualnych uczestników z bardziej odległych zakątków Europy (nie mówiąc już o innych kontynentach) do miejsca zawodów i z powrotem trwał niewiele krócej niż cała impreza. Powołano zatem specjalną grupę roboczą, której zadaniem jest modyfikacja zasad rozgrywania mistrzostw pod kątem zwiększenia ich atrakcyjności dla pilotów różnych państw.

Największym zainteresowaniem cieszy się od dawna trzecia międzynarodowa impreza samolotowa — Europejski Lot FAI. Lot ten rozgrywany w zasadzie co dwa lata na długiej, prowadzącej przez kilka państw trasie, gromadzi zazwyczaj na starcie liczną stawkę pilotów. W 1976 r. trasa zawodów będzie wiodła z Graz (Austria) przez Włochy, Szwajcarię, Hiszpanię do Paryża. Próżno by wypatrywać na trasie tego Lotu samolotów ze znakami SP (wystarczy stwierdzić, że założona wstępnie na przyszłoroczne zawody minimalna prędkość przelotowa wynosi 220 km/h). Godzi się jednak przypomnieć, że trzy polskie załogi na samolotach Jak-18 uczestniczyły jednak w pierwszym Europejskim Locie FAI, rozegranym w 1959 roku...

JANUSZ KRASICKI



Nowy rajdowy samolot francuski MS-893 „Rallye Commodore" z silnikiem o mocy 180 KM. Niżej: Jedna z lotni australijskich.
Zdjęcia: J. Krasicki (2), B. Koszewski (1), „Aerokurier", „Avviation Magazine".



odnośnie przyjęć, szkolenia i ogólnej rotacji personelu latającego...

A tymczasem... I tu dochodzimy do drugiej okoliczności determinującej niniejsze rozważania.

Życzliwy i niewątpliwie przychylny lotnictwu cywilnemu redaktor Jacek Natanson opublikował najpierw w „Życiu Warszawy", a potem w „Życiu Gospodarczym", pokrywające się z prawdą informacje na temat niedoboru personelu latającego w lotnictwie cywilnym. Jedynym „producentem" pilotów cywilnych jest Aeroklub PRL, w stosunku do którego pozostałe rodzaje lotnictwa cywilnego prowadzą wręcz rabunkową politykę i kaperują (przyznajemy: brzydkie słowo!) personel latający.

Ostatnio nie dotyczy to tylko Polskich Linii Lotniczych LOT, które na zasadzie dżentelmeńskiej płacą Aeroklubowi PRL po 300 tysięcy złotych za każdego zwerbowanego dla siebie pilota. Piszemy „dżentelmeńskiej", albowiem nie istnieje żaden poparty należytym argumentem przepis, który by do tego obligował. Ot, chociażby taki, jak w odniesieniu do klubów sportowych, które przy rotacji zawodników jakoś się z nakładów zainwestowanych w szkolenie rozliczają. Jednakże, żeby nie było złudzeń: przepis taki mógł w sposób istotny zapobiec obecnej sytuacji parę lat temu. Zwłaszcza gdy Aeroklub PRL część uzyskanych tą drogą środków finansowych mógł przeznaczyć na stworzenie swym pilotom, a zwłaszcza instruktorom, takich warunków, w których odchodzenie z Aeroklubu byłoby dla nich mniej atrakcyjne. Jako się jednak rzekło — „panta rei". Teraz więc i to już by chyba niewiele pomogło. Co nie oznacza, że sprawy tej, mimo wszystko, nie należy czym prędzej uregulować.

Ale wracając do sprawy: co ze szkołą?

Jak poinformowano nas w Centralnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego (który z uwagi na niedysponowanie w przeszłości stosownymi kompetencjami ma prawo czuć się teraz chwilami jak przysłowiowy ślusarz obarczany przewinieniami kowala), sprawa się rychło rozstrzygnie. O ostatecznym terminie, który oznaczać będzie, że „kości zostały rzucone", zdecyduje już tylko definitywne „tak", lub „nie" na sformułowaną jesienią ub. r. propozycję zorganizowania szkoły w oparciu o bazę dęblińską. Bo — nie wnikając w szczegóły — wiele okoliczności wciąż jeszcze przemawia „za" i wiele „przeciw". W ruchu są argumenty różnego kalibru. Z chwilą jednak, gdy padnie owo sakramentalne „tak", lub „nie" sprawa powinna rozstrzygnąć się szybko. Bo sam schemat organizacyjny szkoły oraz profil, zakres i charakter nauczania są prawie od dwóch lat gotowe.

Z możliwością lokalizacji samej szkoły w każdej z trzech branych pod uwagę miejscowości, wydaje się także nie istnieć problem nakładów inwestycyjnych, albowiem gotowe są ponoć w nich partycypować, gdy zajdzie tego potrzeba, wszystkie zainteresowane rodzaje lotnictwa. W ścisłym porozumieniu z tymi ostatnimi opracowany został dość precyzyjny harmonogram szkolenia, pokrywający się z ogólnym zapotrzebowaniem na pilotów i mechaników do 1990 r. włącznie. Jako generalną wytyczną do szkolenia przyjęto założenie, że szkoła wypuszczać będzie pilotów zawodowych II klasy z wylatanymi 150 godzinami, a więc takich, którzy stosunkowo szybko będą się mogli zaadaptować w poszczególnych rodzajach lotnictwa.

Autorom tej koncepcji, ujętej w bardzo obszernym dokumencie, można chyba zarzucić — jak na razie — tylko jedno: zbyt daleko posunięty optymizm. Zwłaszcza w pierwszej fazie ich pracy. Bo aż serce boli, gdy patrzeć na niektóre założenia ujęte w dokumencie; założenia słuszne, lecz już — niestety — nieaktualne. Bo oto np. według tych założeń ponad 70 pilotów i ponad 20 mechaników miało opuścić szkołę już w tym (1975) roku...

Jedno wszak pozostaje na pocieszenie, a mianowicie przysłowie: lepiej trzy razy przymierzyć, niż raz źle przyciąć. Oby się sprawdziło. A przekonać się o tym będzie można chyba jeszcze w tym roku.

WIKTOR WIONCZEK



To niecodzienne zdjęcie balonu niech przypomni nam raz jeszcze o renesansie sportu balonowego na świecie.

nasza ankieta

CZYTELNICY O „SKRZYDLATEJ"

Drukujemy w tym numerze Ankietę, zwracając się do naszych Czytelników z prośbą o jej wypełnienie. Ankieta pomoże nam w zorientowaniu się, jak nas Czytelnicy oceniają i co chcieliby widzieć przede wszystkim na łamach „Skrzydlatej Polski". Będzie ona dla redakcji cenną wskazówką przy redagowaniu pisma.

Pytania w ankiecie nie są, naszym zdaniem, trudne. W większości wymagają tylko podkreślenia jednej z podanych odpowiedzi. Przy kilku pozostałych zależałoby nam najbardziej na zwięzłych dwu-, trzyzdaniowych wypowiedziach. Jeżeli Wasze oceny i propozycje nie mieszczą się w zestawie ankietowych pytań, prosimy o dołączenie do niej szerszych wypowiedzi.

Wypełnioną ankietę należy wyciąć i przesłać w kopercie pod adresem redakcji. Jeżeli ktoś nie chce niszczyć sobie egzemplarza numeru, może Ankiety nie wycinać, a odpowiedzi udzielić na oddzielnej kartce papieru, według kolejno numerowanych pytań.

Ankieta jest anonimowa. Można podawać imię i nazwisko oraz adres lub nie. Ale wśród Czytelników, którzy wezmą udział w naszej Ankiecie i umieszczą na kopercie swoje nazwisko (lub godło) i adres, rozlosujemy następujące nagrody:

2 ZEGARKI NA RĘKĘ

10 BONÓW KSIĄŻKOWYCH PO 50 ZŁ

50 KSIĄŻEK LOTNICZYCH wydanych przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

1 BILET LOTNICZY, tam i z powrotem, w sieci krajowych połączeń PLL LOT — nagroda Polskich Linii Lotniczych LOT.

Ankietę prosimy przesłać pod adresem:

„SKRZYDLATA POLSKA"
ul. Widok 8
00-023 Warszawa
z dopiskiem ANKIETA

A. CZYTASZ „SKRZYDLATĄ", PONIEWAŻ INTERESUJĄ CIĘ (odpowiednie podkreślić):

1. Lotnictwo sportowe
   a. modelarstwo
   b. szybownictwo
   c. spadochroniarstwo
   d. sport samolotowy
   e. sport balonowy
2. Lotnictwo cywilne
   a. transport
   b. lotnictwo gospodarcze
   c. lotnictwo sanitarne
   d. usługi lotnicze
3. Lotnictwo wojskowe (militaria)
   a. w kraju
   b. za granicą
4. Technika lotnicza
   a. przemysł
   b. konstrukcje współczesne
   c. konstrukcje historyczne
5. Technika kosmiczna (rakietowa)
6. Astronautyka
7. Historia lotnictwa
   a. Polski
   b. świata
8. Literatura lotnicza (opowiadania, wspomnienia)
9. Konstrukcje amatorskie
   a. lekkie konstrukcje klasyczne
   b. lotnie

B. KTÓRE RUBRYKI I DZIAŁY CZYTASZ — PRZEGLĄDASZ NAJCZĘŚCIEJ (odpowiednie podkreślić):

10. Na horyzoncie
11. Z lotu po kraju
12. Z lotu po świecie
13. Polska z lotu ptaka
14. Nasze rozmowy
15. Głosy i odgłosy
16. Reportaże — relacje krajowe
17. Fotoreportaże
18. Sylwetki lotników
19. Sport — aerokluby
20. W zasięgu skrzydeł
21. LOT-NOWINY
22. Korespondencje z zagranicy
23. Co nowego w astronautyce
24. Modelarstwo
25. Klub 1:72
26. Klub Amatorów-Konstruktorów (KAK)
27. Opowiadania — wspomnienia
28. Zachwyty i niepokoje
29. Mała encyklopedia lotników polskich
30. Recenzje książkowe
31. Artykuły popularno-techniczne
32. Konstrukcje zagraniczne
    a. samoloty z lat wojny
    b. współczesne samoloty świata
    c. lamus
33. Rakietą po świecie
34. Rozrywki (krzyżówki itp.)
35. Korespondencje (listy)
36. Kronika
37. Humor (m.in. rys. W. Fuglewicza)
38. Klub „Iskra"
39. Poczta lotnicza

C. CZYTASZ — PRZEGLĄDASZ „SKRZYDLATĄ" (odpowiednie podkreślić):

40. Z przyzwyczajenia
41. Z ciekawości
42. Z chęci pogłębienia wiedzy

D. ZALETY — WADY — AUTORZY

43. Jakie są największe wady „Skrzydlatej"?

. . . .

44. Jakie zalety ma „Skrzydlata"?

. . . .

45. Jakiego typu publikacje szczególnie Wam się dotychczas podobały?

. . . .

46. Jakich tematów brak w „Skrzydlatej"? (prosimy o propozycje artykułów)

. . . .

Czy uważasz „Skrzydlatą" za swoje czasopismo? (odpowiednie podkreślić);
   a. tak
   b. nie
   c. częściowo

48. Jakich autorów piszących w „Skrzydlatej" wyróżniasz szczególnie za interesujące publikacje? (prosimy wymienić 3–4 nazwiska albo pseudonimy lub skróty literowe)

. . . .
. . . .
. . . .

49. Czy poziom publikacji w „Skrzydlatej" jest Waszym zdaniem (odpowiednie podkleślić):
   a. zbyt fachowy (trudny)
   b. odpowiedni
   c. zbyt popularny

E. SZATA GRAFICZNA (odpowiednie podkreślić):

50. Czy zadowala Cię obecna szata graficzna „Skrzydlatej"?
   a. tak
   b. nie
51. Czy odczuwasz brak ilustracji w czasopiśmie (zdjęć, rysunków, wykresów itp)?
   a. tak
   b. nie
52. Czy podoba Ci się pierwsza strona okładki „Skrzydlatej"?
   a. tak
   b. nie

F. KOLPORTAŻ — PRENUMERATA

53. W jaki sposób otrzymujesz „Skrzydlatą"? (odpowiednie podkreślić):
   a. prenumeruję
   b. kupuję stale w tym samym kiosku
      — mam co tydzień odłożona
      — nie mam odłożonej
   c. szukam w kioskach
   d. otrzymuję w inny sposób
54. Ile osób czyta Twój egzemplarz „Skrzydlatej"? (odpowiednie podkreślić):
   a. dwie
   b. trzy
   c. cztery i więcej
55. W którym dniu tygodnia ukazuje się „Skrzydlata" w kioskach w Twoim miejscu zamieszkania? (odpowiednie podkreślić):
   a. sobota
   b. niedziela
   c. poniedziałek
   d. wtorek
56. Czy kompletujesz roczniki „Skrzydlatej"? (odpowiednie podkreślić):
   a. tak
   b. nie

G. DANE O CZYTELNIKACH

57. Czytelnikiem „Skrzydlatej" jestem (odpowiednie podkreślić):
   a. ponad rok
   b. ponad trzy lata
   c. ponad pięć lat
   d. dziesięć lat
   e. ponad piętnaście lat
   f. od początku
58. Wiek . . . .
59. Płeć . . . .
60. Zawód . . . .
61. Wykształcenie: podstawowe, średnie, wyższe
62. Miejsce zamieszkania: miasto wojewódzkie, powiatowe, mniejsze, wieś.

ADRES

Imię i nazwisko (lub godło) . . . .

ulica . . . . . . nr . . . . . . m. . . . . . .

nr kodu pocztowego i miejscowość . . . .



Trzydziestoosobowa „gwiazda" w wykonaniu spadochroniarzy radzieckich

SPADOCHRONOWA AKROBACJA ZESPOŁOWA

Spadochronowa akrobacja zespołowa (Relative Work) — poprzedzona dwiema rozgrywakim o Puchar Świata — weszła wreszcie na stałe do programu imprez Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Uchwalony został regulamin międzynarodowy oraz zatwierdzony program I Mistrzostw Świata w Spadochronowej Akrobacji Zespołowej (Relative Work). Ich organizacja, jak wiadomo, powierzona została Aeroklubowi Republiki Federalnej Niemiec. Odbędą się one w miejscowości **Warendorf**, w dniach **4—12 września 1975 roku.**

Nie sposób tu omówić wszystkie szczegóły przepisów, regulujących sposób przeprowadzania zawodów. Przypomnę tylko, że mistrzostwa obejmą dwie odrębne konkurencje. 10-osobową i 4-osobową.

W konkurencji 10-osobowej — skoczkowie, opuszczając pojedynczo statek powietrzny na wysokości 3000 m, muszą w swobodnym spadaniu złączyć się wzajemnie chwytem w koło, z głowami zwróconymi do środka koła, tworząc w ten sposób 10-osobową „gwiazdę". Formacja ta utrzymana musi być przez przynajmniej 5 sekund tak, aby była wyraźnie widoczna z ziemi, po czym skoczkowie rozłączają się i lądują pojedynczo. Maksymalny dozwolony „czas pracy", licząc od chwili opuszczenia statku powietrznego przez pierwszego skoczka do chwili włączenia się ostatniego skoczka do formacji, wynosi 40 sekund.

W konkurencji 4-osobowej — skoczkowie opuszczają statek powietrzny na wysokości 2500 m, aby utworzyć najpierw formację wyjściową, którą jest zawsze 4-osobowa „gwiazda". Z kolei skoczkowie rozłączają się, wykonując każdy salto w tył, aby nadal w swobodnym spadaniu złączyć się znowu wzajemnie chwytem za ręce lub nogi i utworzyć jedną z ustalonych formacji końcowych. Jest ich sześć: **gąsienica, Y, kanadyjskie T, gwiazda Murphy'ego, płatek śniegu, diament.** Formacja końcowa utrzymana musi być wyraźnie przez przynajmniej 3 sekundy, po czym skoczkowie rozłączają się i lądują pojedynczo.

W obu konkurencjach drużyny wykonują po 10 kolejek skoków, przy czym dla zaliczenia konkurencji wykonać trzeba przynajmniej 6 kolejek. Spadochrony skoczków podchodzących do lądowania muszą być całkowicie otwarte na wysokości nie mniejszej jak 400 m nad ziemią.

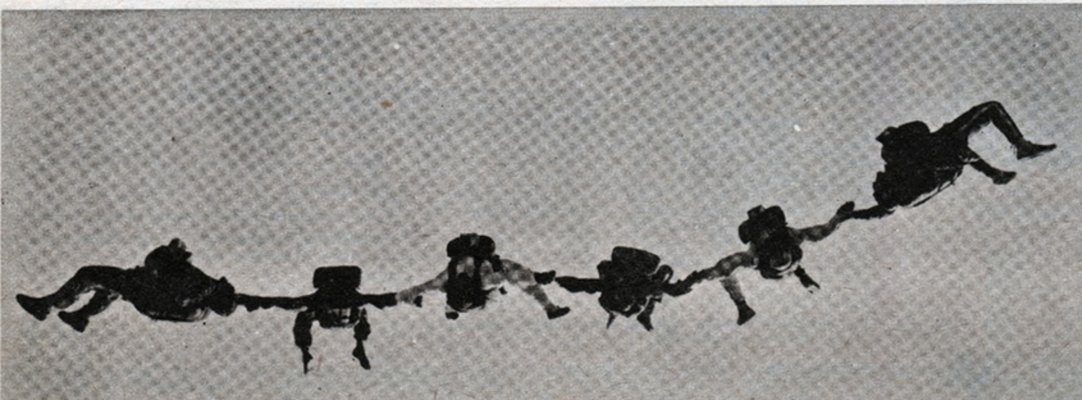
Konkurencje, jak widać, nad wyraz efektowne i trudne zarazem. W Mistrzostwach Świata w Spadochronowej Akrobacji Zespołowej w Warendorf ma zamiar wziąć udział również reprezentacja Polski. Grupa czołowych naszych skoczków rozpoczyna już zaprawę i treningi pod okiem najlepszych instruktorów, jakimi dysponują nasze aerokluby.

STANISŁAW MAKSYMOWICZ

Końcowy moment formowania się „gwiazdy" 10-osobowej.
Zdjęcia: „Aerokurier", „Der Adler", „Krylia Rodiny".



Zespołowe ewolucje skoczków spadochronowych w powietrzu to cecha nowej dziedziny w sporcie lotniczym, jaką jest Relative Work.



W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

KOMISJA SZYBOWCOWA OBRADUJE

Komisje specjalistyczne Aeroklubu PRL są doradczym ciałem Zarządu Głównego tego stowarzyszenia. Jedna z nich, Komisja Szybowcowa, zajmuje się sprawami sportowymi, technicznymi, wyszkoleniowymi i sprzętowymi w szybownictwie. Zasięg tematyczny jest więc duży (za duży!), a poszczególnych zagadnień olbrzymia (zbyt wielka) liczba.

Komisja, to dwunastu wybranych przez ZG APRL społeczników, których decyzje mają duży, jeśli nie zasadniczy wpływ na kształt naszego szybownictwa. Są to ludzie dobrze znani lotniczej społeczności, posiadający olbrzymią wiedzę przedmiotu, wybitni praktycy, ludzie odpowiedzialni i godni zaufania. Poza swą społeczną działalnością w Komisji niemal wszyscy pracują zawodowo w lotnictwie, w tym część w lotnictwie sportowym.

I oto jesteśmy na jednym z posiedzeń Komisji. Jest godzina dziesiąta. Rozpoczynają się obrady. Z przyczyn obiektywnych nie ma któregoś tam członka. Z tych samych powodów przybędzie nieco później przewodniczący. Obrady prowadzi w zastępstwie kto inny. Lista spraw do rozpatrzenia jest długa. Prezentujemy niektóre.

Oto obszerne pismo sekcji szybowcowej Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, sygnalizujące niepokojące objawy w działalności szybowcowej w Zielonej Górze. Wnikliwe rozpatrywanie sprawy. Krzyżują się opinie. Trzeba zrobić wszystko, by pomóc AZL, i to tak, aby doskonałe położenie geograficzne Zielonej Góry mogło być w pełni wykorzystane do długich przelotów szybowników. przybywających tu także z innych regionów kraju.

Analiza wyników szkoleniowo-sportowych w Aeroklubie PRL za ubiegły rok. Mimo niekorzystnej pogody kształtują się one w granicach średniej za ostatnich 5 lat. Oprócz osiągnięć — rezultaty dalekie od zadowalających. Zbyt mało pilotów wyszkolonych podstawowo, za mało wykonanych przelotów i zdobytych odznak. Nieustający problem braku kadry instruktorskiej. Nie załatwiona dotąd sprawa fotograficznej kontroli punktów zwrotnych. Niedostatki w infrastrukturze aeroklubów regionalnych itp. Ożywiona dyskusja, próba rzetelnej oceny i szukanie dróg poprawy. Specjalne podziękowanie Komisji dla CWL Leszno oraz Aeroklubów Łódzkiego i Jeleniogórskiego za wyniki w ubiegłym roku.

Przybywa zagoniony przewodniczący. Kolejny punkt porządku: zaproponowanie kandydatury do Medalu im. Cz. Tańskiego — szybowcowego wyróżnienia roku Aeroklubu PRL.

Na obrady przybywa wiceprezes ZG APRL, ale niektórzy z uczestników obrad zaczynają się wiercić na krzesłach. Spieszy się im do innych obowiązków w odległych regionach kraju. a tu czas zaczyna się niemiłosiernie wydłużać. Tymczasem przyspieszyć obrady trudno. Każdy ma prawo do wypowiedzenia swojego poglądu. A spraw ważnych, niejednoznacznych i spornych jest niemało, ba, w trakcie dyskusji coraz więcej.

Kolejny temat — II Międzynarodowe Zawody Szybowcowe Kobiet FAI w Lesznie. Ku zadowoleniu Komisji zgłosiły się doń już 24 pilotki z 14 państw. To pierwszy sukces organizatora. Związanych z zawodami spraw jest jednak ogromna moc. Trzeba się przynajmniej ustosunkować do niektórych z nich.

Sprawy szybownictwa światowego i ustaleń w zakresie stanowiska, jakie ma reprezentować przedstawiciel Aeroklubu PRL na Komisji Szybowcowej FAI w Paryżu — na którą właśnie się wybiera — to też ważny punkt obrad, nad którym nie można przejść z lekkim sercem do porządku dziennego.

Tymczasem salę obrad opuszczają co pewien czas ci, którzy z przyczyn obiektywnych muszą być już w innym miejscu, którzy muszą odjechać bądź odlecieć do swojego miasta, do innych obowiązków.

Spraw do rozpatrzenia jest jeszcze wciąż cały worek. Choćby takie jak rozgrywanie tegorocznych szybowcowych mistrzostw Polski po raz pierwszy w dwóch klasach — otwartej i standard. Kto ma latać na „Jantarach", a kto na „Fokach"? Jakie w nowej sytuacji przyjąć kryteria awansu do kadry narodowej? Stosować dotychczasowy czy zatwierdzić nowy regulamin zawodów?

Nieustannie krzyżują się więc opinie, ścierają się stanowiska. Nie brak spięć ostrych i ocen skrajnych. Nie ma bowiem spraw łatwych czy nieważnych. Decyzje zapadają jednak kolektywnie, z pełnym przeświadczeniem o ich obiektywności i słuszności. Ostatnie ze spraw mogą być jednak tylko przedyskutowane. Na ich przegłosowanie i zatwierdzenie brak już quorum członków. Z przyczyn obiektywnych musieli przedtem opuścić salę. Zbliża się godzina siedemnasta. O tej porze przewodniczący może już tylko rozłożyć ręce. By jednak dokończyć nie wyczerpany porządek dzienny, zapada decyzja zwołania nadzwyczajnego posiedzenia Komisji.

Nadmiar spraw nie sprzyja spokojnemu działaniu. Istnieje potrzeba odciążenia dotychczasowych komisji poprzez powołanie nowych organów specjalistycznych Aeroklubu PRL.

Niełatwe, ale jakże potrzebne i pożyteczne jest i powinno być życie społecznika w lotnictwie sportowym.

Haluy

Jimmy na lotnisku

Słysząc o przechwałkach niektórych instruktorów, twierdzących „że nawet małpę można nauczyć latać", i ja — pięcioletni szympans z płockiego ZOO — postanowiłem zażyć rozkoszy bujania w przestworzach. W związku z tym wybrałem się 1 kwietnia na lotnisko. A oto moja skromna relacja z tej wyprawy.

Szympans JIMMY



Przyjechałem na lotnisko. Najwyższa pora, by rozpocząć sezon lotny.



Chyba jednak zdecyduję się na „Wilgę".



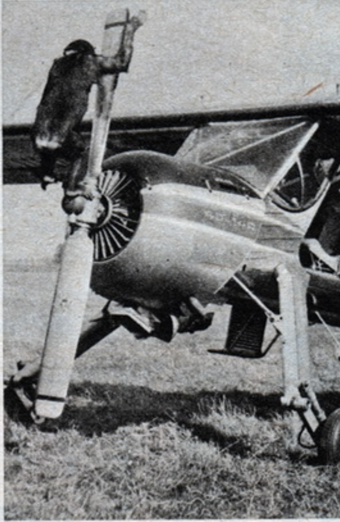
Trochę teorii przed lotem nie zawadzi.



Na drugim fotelu może i wygodniej, ale nie po to przyjechałem na lotnisko.



Przed lotem muszę sprawdzić olej...



...i zapuścić śmigło.



No, nareszcie za sterami. Za chwilę start. Ostatnie wskazówki instruktora. — Tak, tak, dam sobie radę. Przecież nawet małpę można nauczyć latać...

Zdjęcia: TADEUSZ JAWORSKI



LOTNIA NASZA MIŁOŚĆ

Piszę ten list w imieniu swoim oraz mego kolegi ze „szkolnej ławy" — Ryśka. Obaj jesteśmy stałymi czytelnikami „Skrzydlatej Polski" niemal od pierwszych numerów po jej reaktywowaniu się w Polsce Ludowej.

Z lotnictwem, a nawet z lataniem zetknąłem się jeszcze przed wojną, oczywiście latałem wtedy tylko jako pasażer, było to w 1938 r., gdy jakimś cudem udało mi się nakłonić rodziców do kupna biletu na lot propagandowy. Pamiętam do dzisiaj, gdy uszczęśliwiony w za dużej „kominiarce" i lotniczych okularach gramoliłem się do otwartej kabiny niezapomnianego skośnopłatowca RWD-8. Po wyjściu z kabiny długo jeszcze odprowadzałem wzrokiem kołujący do hangaru samolot (byłem ostatni w kolejce), zasłuchany w warkot pracującego na obrotach silnika.

Po wojnie moje marzenia częściowo się spełniły, gdyż w 1948 r., będąc studentem Politechniki Gdańskiej, ukończyłem szkolenie szybowcowe w nie istniejącej już dzisiaj szkole szybowcowej w Polichnie koło Chęcin w woj. kieleckim, a następnie do 1950 r. latałem jako pilot szybowcowy na treningach w Aeroklubie Gdańskim.

Tyle moich osobistych, trochę wzruszających dla mnie wspomnień. Drogi do lotnictwa układają się różnie, ale jedno jest pewne: jeśli już raz kogoś natura obdarzyła tęsknotą do skrzydeł, to umiłowanie lotnictwa pozostaje na zawsze. Niestety, nie wszystkim entuzjastom lotnictwa udaje się przeżyć prawdziwą podniebną przygodę.

Czytając „Skrzydlatą", z dużym zadowoleniem powitałem powstanie pod jej patronatem Klubu Amatorów Konstruktorów, bo tak ja, jak i wspomniany na początku mój kolega Rysiek, myśleliśmy już od dawna o zbudowaniu własnego prostego szybowca typu szkolnego, do wykonywania lotów zboczowych lub holowanych za samochodem. Układ dwupłata (usztywnionego linkami) przyjęliśmy ze względu na możliwość uzyskania mniejszej rozpiętości oraz z uwagi na dużą wytrzymałość tego układu, pozwalającą na stosowanie mniej odpowiedzialnych materiałów. Wykonany w skali 1:5 latający model tego szybowca odznaczał się dobrą statecznością w locie, jak też niezłymi osiągami, pomimo stosunkowo dużej masy własnej.

Zasadniczy zwrot w tych poczynaniach przyniosła „Skrzydlata Polska", zamieszczając w kwietniowym 16 numerze z 1973 r. bogato ilustrowany artykuł o lotniach z płatem typu Rogallo. Trudno było nie pokusić się o zbudowanie tak prostej i nieskomplikowanej technologicznie konstrukcji.

Budowa modelu (w oparciu o zamieszczone zdjęcia i opis), o powierzchni 1 m^2 z folii i bambusa, trwała dwa wieczory. Model po wyważeniu i wyholowaniu przy odpowiednim wietrze, kiedy wznosił się jak latawiec na wysokość ok. 50 m, po odczepieniu wykonywał ładne, majestatyczne loty.

To zadecydowało. Po opracowaniu konstrukcji i sporządzeniu niezbędnych rysunków przystąpiliśmy do kompletowania materiałów, a następnie do budowy. Swoją pierwszą dużą lotnię wykonaliśmy pod koniec sierpnia 1973 r. Była to konstrukcja drewniana o powierzchni nośnej 20 m^2. Pokrycie z folii igielitowej, klejonej specjalnym klejem do tego typu folii, tzw. „Igolem".

Pierwsze próby latania, ze względu na zbyt płaskie zbocza, które mieliśmy do dyspozycji (wykorzystywaliśmy ścierniska po skoszeniu żyta), nie były zbyt rewelacyjne, pomimo to dały bardzo dużo doświadczeń, co do sposobu regulacji i wyważenia lotni oraz obchodzenia się z nią. Mieliśmy sporo kłopotów z uzyskaniem odpowiedniej prędkości przy starcie z rozbiegu, gdyż lotnia podrywała zbyt wcześnie pilota, wchodząc samoczynnie na zbyt duży kąt natarcia i traciła prędkość. Zmiana wyważenia i regulacji linkami prowadziła znowu do tendencji wchodzenia w lot nurkowy. Jedną z przyczyn był flatter krawędzi spływu.

Pierwsze loty ślizgowe udały nam się dopiero po wklejeniu w folię listewek usztywniających i tłumiących jej łopotanie oraz po zastosowaniu innej techniki startowania, która polegała na tym, że lotnia była w czasie startu dodatkowo jeszcze pchana z tyłu, co powodowało odrywanie się pilota od ziemi i nabieranie wysokości w stosunku do zbocza, następnie lotnia przechodziła w poprawny lot ślizgowy o kącie ślizgu równym ok. 25°.

Zbyt małe i płaskie zbocza ograniczały jednak długości lotów do ok. 30—40-metrowych właściwie skoków, wykonywanych na wysokości 1,5—2 m nad ziemią, chociaż z dużego i bardziej stromego wzniesienia loty z powodzeniem mogłyby mieć i po kilkaset metrów.

Oglądając i czytając reportaże z lotów kolegi Lutkowskiego z Częstochowy oraz z lotów lotni za granicą, doszliśmy do przekonania, że lotnia jest sprzętem, na którym można wykonywać loty i to loty dostarczające niepowtarzalnych przeżyć i emocji w rzeczywiście bezpośrednim kontakcie z powietrzem, kiedy na rozpostartym nad głową żaglu można zawisnąć, bez poetyckiej przenośni, „na skrzydłach wiatru". Jednak nie jest to sprawa ani tak prosta, ani tak łatwa, jakby na pierwszy rzut oka mogło się zdawać.

O powodzeniu decydują dwie rzeczy: odpowiednie warunki terenowe, no i poprawnie zbudowana oraz wyważona lotnia, o pewnej i niezawodnej wytrzymałościowo metalowej konstrukcji, z odpowiednio wykonanym, składanym do transportu pod górę pokryciem, z mocnej i lekkiej tkaniny. Folia naszym zdaniem raczej niezbyt się do tego nadaje. Biorąc to pod uwagę przystąpiliśmy do budowy lotni Nr 2 z rur duralowych (które udało nam się kupić w... Centrali Opałowej, prowadzącej dodatkowo sprzedaż armatury sanitarno-wodociągowej) z zastosowaniem pokrycia z ortalionu. Prace przy lotni są na tyle zawansowane, że w tym sezonie może uda się nam rzeczywiście naprawdę polatać, w co staramy się nie wątpić. Loty też chcemy wykonywać w bardziej odpowiednim do tego celu terenie.

Czytając w „Skrzydlatej" o kolejnych zgłoszeniach amatorów-konstruktorów, zdecydowałem się z kolegą współkonstruktorem lotni na napisanie tego listu wraz z prośbą o przyjęcie nas w szeregi Klubu Amatorów Konstruktorów.

Obaj jesteśmy z zawodu inżynierami i pracujemy jako konstruktorzy w przemyśle okrętowym.

Na zakończenie chciałbym jeszcze wspomnieć o naszych próbach startu z wody, na lotni zaopatrzonej w pływaki (zrezygnowaliśmy z zastosowania nart wodnych ze względu na posiadany do dyspozycji sprzęt).

Będąc członkami klubu płetwonurków przy Stoczni Gdańskiej, przeprowadziliśmy próby w lipcu 1974 r., na obozie płetwonurków nad jeziorem Wdzydze w powiecie kościerskim.

Niestety, w warunkach bezwietrznych łódź holująca nie osiągnęła prędkości potrzebnej do startu. Przy próbie holowania pod wiatr lotnia z pilotem (podjął się tego zadania kolega Rysiek) wystartowała co prawda z wody, jednak na skutek porywistego wiatru i zawirowań oraz nagłego podmuchu z boku, lecąc na wysokości 1,5 m, przechyliła się zaczepiając skrzydłem o wodę i chociaż nie uległa jakiemuś widocznemu uszkodzeniu, ze względu na zbyt trudne warunki oraz dużą falę zaniechaliśmy dalszych startów, a był to niestety ostatni dzień obozu. Pogoda w lipcu jakoś nie dopisała, nie skąpiąc deszczu i porywistych wiatrów. Należałoby też podkreślić nadspodziewanie wielką żywotność wykonanej z drewna lotni typu miękkopłat, gdyż uszkodzenie pojedyńczej tyczki konstrukcji nośnej nie jest właściwie żadnym problemem. Bardzo łatwo ją naprawić lub wymienić na nową, przy posiadaniu odpowiedniej ilości zapasowych (długość pojedynczego pręta konstrukcji wynosi 6 m, składa się on z dwóch 3 m. elementów połączonych rurkami aluminiowymi).

Mam nadzieję, że Redakcja nie weźmie mi za złe tego chyba przydługiego listu, ale jak się zaczęło pisać, to już trudno było ograniczyć się do paru lakonicznych zdań.

Wraz z listem przesyłamy kilka zdjęć naszej lotni Nr 1. Nie są one zbyt atrakcyjne, ale na nasze usprawiedliwienie dodam, że w bardziej efektownych momentach zabrakło po prostu fotografa.

Kończąc ten list, życzymy obaj całemu Zespołowi Redakcyjnemu dalszej owocnej pracy w redagowaniu „Skrzydlatej Polski", która przybiera coraz bardziej kolorową szatę graficzną, oczekując dalszych interesujących artykułów z uwzględnieniem oczywiście kącika Klubu Amatorów Konstruktorów, który darzymy jak największą sympatią i zainteresowaniem.

Autor listu — GABRIEL ODARCZENKO — Gdańsk

Współautor lotni — RYSZARD HUBISZ — Pruszcz Gdański

Od redakcji: Dziękujemy za ciekawy list, przepojony prawdziwą romantyką latania. Drukujemy go z niewielkimi skrótami. Serdecznie witamy w gronie członków KAK i życzymy długich, pięknych lotów!

Ryszar Hubisz, lotnia i zbocze. Zdjęcia z lotów okazały się nie najlepsze.



Próba stateczności lotni z pływakami. Przy lotni — Gabriel Odarczenko.



PELENGATORNIA
GŁÓWNE CIĄGI KOMUNIKAC.
TRUPOLIZERIA
SILNIK GŁO
MASZYNOWNI
PUMPERNIKIEL
GRAWITOHOLAJZA
FULGATORIUM
ESTYMATORIUM
CIĄG OKRĘŻNY
PELENGOMETRY
AGREGATY GRAWITACYJNE
AKCELERATOR
ROZDZIELNIA TRUFLU
DYSZE MODULACYJNE

LATAJĄCE S

Zdjęcia NOL wykonane w pobliżu Patau w stanie Salvador, w Brazylii. Po wykonaniu tych zdjęć niejaki Helio Aquiar zemdlał ze strachu.

WIELKI BLU

Od 1973 r. zbiorowa psychoza na temat niezidentyfikowanych obiektów latających (oznaczanych skrótowo NOL) przybrała w Stanach Zjednoczonych AP znowu na sile. W nocy, 30 sierpnia 1973 r., doniesiono o pojawieniu się NOL w 22 różnych miastach stanu Georgia, zaś 8 września na lotnisku Hunter niedaleko Savannach niebieskawy, błyszczący statek z białobursztynowymi światłami przeleciał tak nisko nad drogą, że zmusił samochód patrolu wojskowego do zjechania do rowu. Pod koniec października tegoż roku niedaleko Cleveland w stanie Ohio śmigłowiec wojskowy ledwie uniknął zderzenia ze statkiem w kształcie spodka odwróconego do góry dnem, który leciał wprost na niego z prędkością 1000 km/h. Pilot kpt. G. Coyne był zmuszony do gwałtownego nurkowania, aby uniknąć zderzenia.

Najdziwniejszy jednak przypadek zdarzył się 11 października 1973 r. dwom robotnikom stoczni, Charlesowi Hicksonowi i Calvinowi Parkerowi, którzy poszli wieczorem łowić ryby na zachodnim brzegu rzeki Pascagoula w Missisipi. W pewnej chwili nadleciał dziwny, niebieskawo błyszczący statek i opuścił się w niewielkiej odległości od ziemi. Wyłoniły się z niego trzy postacie „o srebrnej skórze jak roboty" i gdy Parker zemdlał z wrażenia dwa stwory pochwyciły Hicksona i zaniosły go do statku. Hickson został wewnątrz statku rozebrany do naga i badany przez około 15 minut przez aparaturę wyglądającą jak „wielkie, elektroniczne oko". Hickson, który był jak sparaliżowany przez około 20 minut, został potem przeniesiony z powrotem na brzeg rzeki, zaś statek po chwili odleciał.

Hickson i Parker zostali poddani badaniom na prawdomówność oraz przez lekarzy i przeszli próby pomyślnie. Wszyscy badający ich są przekonani, że niefortunni wędkarze mówią prawdę, zaś szeryf F. Diamond z Pascagoula zapewnia, że nigdy nie widział ludzi w takim szoku jak tych dwóch.

W samym tylko 1973 r. złożono ponad 2150 meldunków, w tym około 300 od ludzi poważnych i odpowiedzialnych, których nie można posądzać w żadnym przypadku o mówienie nieprawdy. Od Kalifornii do Florydy NOL ukazywały się na ekranach radarów, były filmowane i fotografowane. Powodowały zakłócenia zapłonu silników samochodowych, zniekształcenie odbioru radiowego, bezwładne obracanie się wskazówek kompasów i inne niewytłumaczalne zjawiska. Świadkowie, którzy znajdowali się w niewielkiej odległości od NOL, odczuwali kłucie i pieczenie naskórka, wrażenie nieważkości i czasowy paraliż, zaś ich skóra wyglądała potem jak opalona. Zbliżanie się do statków powodowało panikę wśród zwierząt oraz niewytłumaczalne zmiany składu chemicznego gleby, połączone z nieznacznym napromieniowaniem. Statki pozostawiały na swej drodze połamane gałęzie drzew, zeschnięte liście i wypalone ślady w miejscach lądowania.

Wszystko to działo się już po tym, jak został w 1969 r. ogłoszony tzw. Raport E. Condona, przewodniczącego Komisji do Spraw Badania NOL. Raport ten głosił. „Naszym generalnym wnioskiem jest, że nic nie wynika ze studiów nad NOL w ciągu minionych 21 lat, co mogłoby wzbogacić naszą wiedzę. Staranne zbadanie meldunków, na ile to tylko było możliwe, prowadzi do wniosku, że dalsze badania NOL nie mogą być uzasadnione oczekiwaniem, iż nauka coś na tym zyska".

*

Sprawa niezidentyfikowanych obiektów latających nie jest nowa i liczy sobie dobrych kilkadziesiąt lat, jeśli nie liczyć tych zjawisk z przeszłości, które przypisuje się obecnie „latającym spodkom". Zwolennicy poglądu, że NOL są pozaziemskimi statkami śledzącymi rozwój cywilizacji na Ziemi, doszukali się w kilkudziesięciu paleolitycznych jaskiniach we Francji i w Hiszpanii, a ostatnio również w Afryce, rysunków przedmiotów podobnych do NOL, których pochodzenie nie zostało ustalone. Dokładność przedstawienia sylwetek bizonów, koni, reniferów i mamutów pozwala przypuszczać, że paleolityczny artysta namalował również wiernie kształty tajemniczych przedmiotów. Jest rzeczą interesującą, że w górach chińskiej prowincji Hunan istnieją granitowe rzeźby, których wiek jest oceniany na około 7000 lat. Rzeźby te przedstawiają postacie o szerokich torsach, a ponad nimi są pokazane podobne postacie, stojące na przedmiotach o kształcie cylindrycznym.

Stare manuskrypty sanskryckie opisują pojazdy niebieskie „wimany", zaś wzmianki o widmowych statkach na niebie istnieją w historii Rzymu Liwiusza, a nawet w biblii — prorok Ezechiel opisuje pojazd, z którego wyłoniły się postacie lśniące „jak miedź błyszcząca". Indiańskie plemię Pajutów w Kalifornii opowiada, że ziemia ich była kiedyś zamieszkana przez Hav-Musuv, wojowników, którzy „przemierzali niebo w srebrzystych, latających kanoe". W wielu zresztą świętych księgach, ludowych legendach i starych pismach nie stykających się z sobą kultur, istnieją opisy statków i wozów ognistych oraz ludzi, którzy zstępują z nieba.

Przechodząc jednak do naszych czasów, pierwszą konkretną, udokumentowaną wiadomością o NOL było opisanie w 1881 r. przez dwóch synów księcia Walii latającego przedmiotu wyglądającego jak iluminowany/ statek. Zostało to odnotowane w dzienniku okrętowym jachtu „Wycieczka Bachantki" i opisane w książce pod tym samym tytułem.

Eksplozja wiadomości o latających statkach wybuchła w 1896 r. Pojawiły się one wzdłuż zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych i penetrowały kraj aż do doliny rzeki Ohio. Doniesienia o jasnych światłach błądzących nad ziemią, terkoczących maszynach i lądujących dziwnych statkach nadsyłali nauczyciele, prawnicy i inni wybitni obywatele, których nie sposób podejrzewać o zmyślenia. Był nawet przypadek porwania bydła — 19 kwietnia 1897 r. w Yates w stanie Kansas. W dniu tym ogólnie szanowany członek Izby Reprezentantów A. Hamilton został zbudzony o 10.30 wieczorem przez wielki popłoch w stadzie bydła. Gdy pobiegł sprawdzić przyczynę, ujrzał ze zdumieniem latający statek opuszczający się nad stadem. Dzielny hodowca powrócił do domu, aby zbudzić syna i dzierżawcę i po chwili wszyscy trzej uzbrojeni w siekiery (!) asystowali przy tym, jak ze statku unoszącego się na wysokości kilku metrów wyrzucono linę i po chwyceniu dwuletniej jałówki tajemniczy pojazd oddalił się uniósłszy swoją ryczącą rozpaczliwie zdobycz. Cały ten, mrożący krew w żyłach przypadek został opublikowany w zaprzysiężonym zeznaniu A. Hamiltona 23 kwietnia 1897 r. w „Yates Center Farmer's Advocate".

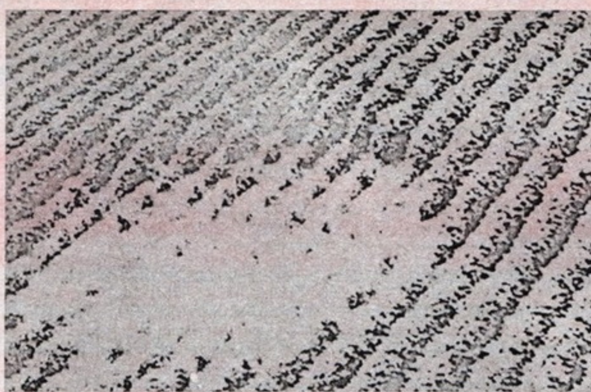
Statki pojawiały się przez cały 1897 r. i widziano je w krótkich odstępach czasu w tak odległych od siebie miejscach, jak np. w kwietniu tego roku w Ann Arbor w Michigan, Waterloo w Iowa i w kilkunastu miastach w Teksasie i to wtedy, gdy na całej kuli ziemskiej nie było żadnego statku latającego cięższego od powietrza.

Odtąd meldunki o latających spodkach nadchodziły sporadycznie nawet z tych miejscowości, gdzie nie mogło być mowy o istnieniu w pobliżu jakichkolwiek samolotów czy balonów. W 1933 r. zanotowano w północnej Szwecji dziesiątki statków latających w zupełnie nieprawdopodobnych wrunkach i rejonach górskich oraz przy takich warunkach atmosferycznych jak niskie chmury, deszcz i sztormowy wiatr.

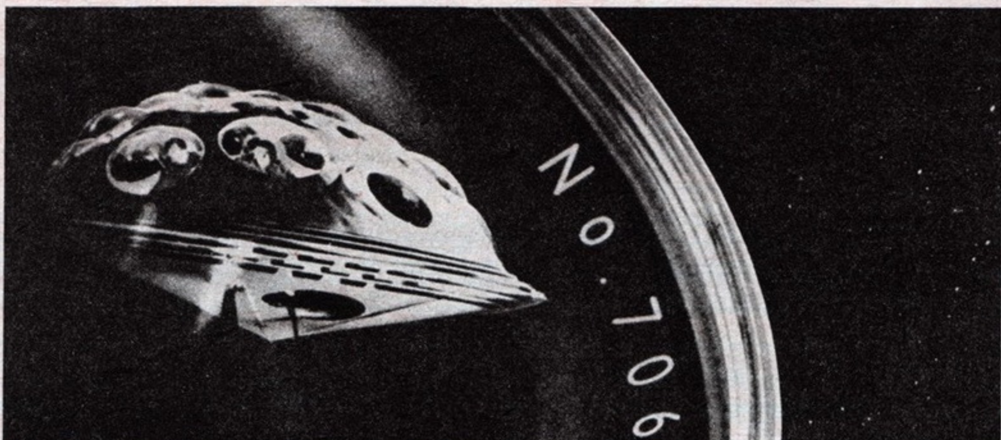
W czasie drugiej wojny światowej wiadomości o NOL nie były przez nikogo odnotowywane, ale w tym czasie widziano ogniste kule powodujące zaburzenia elektromagnetyczne. Wywoływały one zakłócenia zapłonu silników i dezorientowały radary Aliantów i dlatego posądzano przeciwnika o ich wysyłanie. Piloci hitlerowscy wzięci do niewoli twierdzili jednak, że oni również byli prześladowani przez to samo zjawisko i o to samo posądzali Aliantów.

Latem i pod koniec 1946 r. tysiące statków w kształcie cygar z pomarańczowymi płomieniami wytryskującymi z ogonów widziano przeważnie nocą na wysokościach 300—1000 m nad zachodnią Europą. NOL przelatywały z prędkością około 800 km/h i Pentagon doszedł wówczas do wniosku, że sprawcą tych zjawisk był... Związek Radziecki. „Obwinieni" kategorycznie




W lipcu 1969 r. w Van Horne w stanie Iowa dwóch świadków widziało NOL, który pozostawił wypalony krąg średnicy 12 m na polu soi.


NOL sfotografowany w kolorze przez uczonych 30.VI.1973 r., z pokładu samolotu „Concorde". Po 6 miesiącach orzeczono, że był to meteoryt.



Latające spodki stały się tematem niejednego filmu fantastyczno-naukowego (wyżej).


Charles Hickson i Calvin Parker — bohaterowie niesamowitej przygody nad rzeką Pascagoula (z prawej).



UFF, CZY COŚ W TYM JEDNAK JEST?

stwierdzili, że nie mają z tym absolutnie nic wspólnego. Statki wbrew swej widmowej naturze były dalej rejestrowane przez radary. Żadnych wniosków co do ich pochodzenia i istoty nie ustalono.

Dopiero jednak, gdy kpt. G. E. Puckett, zastępca szefa bezpieczeństwa lotów w Dowództwie Lotnictwa USA, podczas lotu na C-47 niedaleko Tampa omal nie zderzył się z jasnym, lecącym poziomo obiektem, ciągnącym za sobą ognisty ogon — sprawę zaczęto traktować poważnie. Meldunek kpt. Pucketta mówi, że: „Leciał on w naszym kierunku na kursie kolizyjnym i dokładnie na naszej wysokości. W odległości ok. 900 m zmienił kierunek przecinając nasz tor lotu i po 2,5—3 min, w ciągu których przeleciał 75—100 mil, zniknął nad horyzontem. Zaobserwowaliśmy, że miał kształt cylindryczny o długości w przybliżeniu dwa razy większej niż bombowiec B-29." W czasie, gdy jeszcze nikt nie przekroczył bariery dźwięku, obiekt ten poruszał się więc z prędkością dwa razy większą niż dźwięk. Do władz cywilnych i wojskowych napływały dalej meldunki z całego kraju. Sprawa przybierała wyraźniejsze kształty.

24 czerwca 1947 r. Kenneth Arnold, lecąc swym prywatnym samolotem niedaleko Mount Rainier w stanie Waszyngton, zauważył formację dziewięciu obiektów w kształcie dysku, przesuwających się lotem falistym „jak kaczki puszczone płaskim kamieniem po wodzie". Wtedy to reporter wypytujący Arnolda użył po raz pierwszy określenia „latający spodek", które później przyjęło się powszechnie.

28 czerwca dwóch pilotów i dwóch oficerów wywiadu obserwowało jasny statek, wykonujący dziwne ewolucje na niebie nad wojskową bazą lotniczą Maxwell w stanie Alabama.

8 lipca jasny obiekt wykonywał ewolucje nad najtajniejszym ośrodkiem badawczym, wojskową bazą lotniczą Muroc (obecnie Edwards) na pustyni Majave. Przestraszono się wtedy, że najtajniejsze urządzenia obronne Stanów Zjednoczonych AP są pod systematyczną obserwacją. Niezależnie od tego mnożyły się meldunki z innych baz.

Szef Technicznego Wywiadu Lotniczego USA wystosował więc raport do gen. H. Vandenberga, który zajmując stanowisko raczej ostrożne w tej sprawie, polecił jednak prowadzić ewidencję NOL. Akcja była nazywana kolejno „Project Sign", potem „Project Grudge" i wreszcie „Project Blue Book". Obserwacje przybrały charakter uporządkowany.

Kiedy jednak po bezprecedensowym popisie nad Waszyngtonem w lipcu 1952 r. wkroczyła CIA, gdy przechwytujące F-94 walczyły z NOL w zakazanym korytarzu powietrznym dokoła Białego Domu, zebrano grupę naukowców pod przewodnictwem prof. dra H. P. Robertsona dla zbadania sprawy. Wniosek tej komisji był kategoryczny: „Zdementować", ponieważ „meldunki o NOL były niepoważnymi informacjami, pomagającymi pobudzać pożałowania godną psychozę narodową, którą złośliwa propaganda mogłaby doprowadzić do stanu histerii".

Zabrano się więc do dementowania, nastawiając się na tłumaczenie społeczeństwu, że to co widziano było wszystkim innym tylko nie NOL i z takimi dyrektywami pracował dalej aparat „Project Blue Book". Ponieważ Dowództwo Lotnictwa USA było zdania, że na wszelki wypadek „trzeba o tym wiedzieć", więc ewidencję prowadzono w dalszym ciągu. Ostatecznie Siły Lotnicze Stanów Zjednoczonych AP podpisały kontrakt z uniwersytetem Colorado dla przestudiowania problemu i wydania opinii z nastawieniem, że należy skończyć „smutną sprawę NOL".

W ciągu dwóch lat (1968—69) z przeszło 100 000 meldunków odrzucono ponad 70 000, jako nie nadających się do analizy z powodu braku odpowiednich dokumentów, zaś z pozostałych 30 000 ponad trzy czwarte określono jako zdarzenia dające się na pierwszy rzut oka wytłumaczyć naturalnymi zjawiskami przyrody. Rezultatem zbadania pozostałych 7000 meldunków było stwierdzenie po starannej analizie, że w 99% przypadków można je wytłumaczyć w ramach obecnego stanu wiedzy. Pozostał jednak problem około 1% przypadków, gdy okoliczności zjawiska były aż nadto dobrze udokumentowane, a pomimo to nie można było ich wytłumaczyć.

Jak bowiem wytłumaczyć fakt, że pilot pełniący dyżur powietrzny w obszarze Białego Domu melduje, że widzi NOL, rozpoczyna pościg za nim, potem dochodzi do obiektu, otrzymuje z ziemi rozkaz strzelania i na tym się wszystko kończy? Pilot nie powrócił z lotu i nie znaleziono szczątków samolotu. Dopiero bardzo staranne poszukiwania ujawniły w rejonie prawdopodobnego starcia rozrzucone na dużej przestrzeni drobne kawałki porowatego, stopionego aluminium.

Jak również wytłumaczyć fakt, że zaobserwowany wzrokowo NOL był jednocześnie wykazany przez dwa odległe o kilkadziesiąt kilometrów radary, natomiast w tym miejscu na pewno nie było żadnego samolotu ani szybowca?

Jak wytłumaczyć fakt, że krótko przed godziną ósmą rano pewnego pięknego wrześniowego poranka 1956 r., około 20 km na zachód od wojskowej bazy lotniczej Holloman w Nowym Meksyku, kopulasty statek w kształcie dysku wylądował 40 m od głównej drogi nr 70? Radio i system zapłonowy najbliższych samochodów przestały działać i cały ruch na drodze zamarł, zaś kilkudziesięciu zdumionych ludzi jadących do pracy w bazie oglądało przez 10 minut dziwny pojazd aż do chwili, gdy terkocząc wystartował i zniknął w oddali. Świadkami tego wydarzenia byli m. in. dwaj pułkownicy i dwaj sierżanci z pobliskiej bazy. Zawiadomiony o wydarzeniu Pentagon przysłał specjalną komisję złożoną ze specjalistów i oficerów wywiadu. Wszyscy świadkowie zostali zebrani w hangarze, szczegółowo wypytywani i zobowiązani do zachowania absolutnej tajemnicy. Oficjalna depesza wysłana do Pentagonu przez komisję stwierdzała z naciskiem, że pojazd na pewno nie był żadnym typem samolotu opracowywanego w Stanach Zjednoczonych AP czy w jakimkolwiek innym kraju.

Jak wytłumaczyć szereg serii zdjęć filmowych, wykonanych zabudowanymi na myśliwcach kamerami do rejestrowania skuteczności strzelania?

Wszystkie opisane tutaj przypadki zdarzyły się przed 1968 r. i są wzięte z „Blue Book". Mieszczą się one w ramach nie wytłumaczalnego jednego procentu zdarzeń, z którymi Raport E. Condona załatwił się krótko, że: „zapewne zostaną one wyjaśnione w przyszłości".

Pozostały jednak wątpliwości i zdarzyły się nowe fakty. NOL są w dalszym ciągu rejestrowane w ramach akcji „trzeba o tym wiedzieć", zaś wielu obserwatorów zostało wyposażonych w kamery filmowe dla zdobycia bliższych danych. Zdjęcie NOL wykonane nad wyspą Trinidad w 1958 r. było oficjalnie potwierdzone przez prezydenta Brazylii.

Instytut Gallupa przeprowadził ankietę, z której wynika, że ponad 53% obywateli amerykańskich wierzy, że NOL istnieją naprawdę, zaś ponad 5% twierdzi, że widzieli je na własne oczy.

•

Po przeczytaniu tego artykułu córka moja Kalina zapytała z uśmiechem: Wszystko rozumiem, tylko dlaczego te tajemnicze statki tak starannie omijają Polskę i otaczające nas kraje? Czyżby atmosfera u nas była dla nich nieodpowiednia? Tak czy inaczej artykuł nadaje się na pewno jako lektura na tegoroczny prima aprilis...

JAN STASZEK

LOTNICTWO CYWILNE MONGOLII



Ułan Bator, centralny port lotniczy Mongolii. Na pierwszym planie Ił-14.

W roku ubiegłym Mongolska Republika Ludowa obchodziła jubileusz 50-lecia powstania pierwszego na świecie po Związku Radzieckim państwa kierowanego przez władzę ludową.

Historia mongolskiego lotnictwa zaczęła się w dniu 25 maja 1925 roku, kiedy to Związek Radziecki przekazał Mongolskiej Republice Ludowej trzy samoloty Ju-13. Stały się one zalążkiem rozwoju lotnictwa w Mongolii. Lotnicy MRL w okresie minionych lat wnieśli poważny wkład w dzieło umacniania się młodej państwowości republiki. Wydatnie pomogli w stłumieniu kontrrewolucyjnych wystąpień na początku 1930 r., w odpieraniu zakusów japońskiego militaryzmu w połowie lat trzydziestych jak i jego rozgromieniu w sierpniu 1939 r.

Bezpośrednio po II wojnie światowej, w Mongolii utworzono pierwszy cywilny Zarząd Powietrznych Przewozów (MIAT), jednakże szybki rozwój lotnictwa miał miejsce dopiero w latach 1956—66. 7 lipca 1956 r. zainaugurowano połączenia Ułan Bator ze stolicami wszystkich ajmaków (odpowiedniki naszych województw) i 8 innymi ważnymi ośrodkami kraju. Od I kwartału roku następnego komunikację lotniczą w Mongolii można było uznać za regularną. Na trasy, obsługiwane dotychczas przez Li-2, stopniowo wprowadzano większe i szybsze Ił-14. W okresie lat 1961—63 przy wydatnej pomocy ZSRR poważnie rozbudowano, położony o 15 km od centrum miasta, główny port lotniczy MRL — Ułan Bator, przystosowując go do przyjmowania samolotów Ił-18, Tu-124 i Tu-134. Ogólna długość tras MIAT w roku 1969 wynosiła 31 tys. km.

Obecnie Główny Zarząd Lotnictwa Cywilnego Mongolii zarządza niemałym działem gospodarki narodowej MRL. Skomplikowane ukształtowanie republiki — z zachodu na wschód 2400 km, a z północy na południe 1260 km, samo mówi o roli, jaką powinien spełniać i spełnia w Mongolii szybki i sprawny środek transportu — lotnictwo. Trasy powietrznych linii MIAT łączą 170 miast i osiedli. Stolica kraju — Ułan Bator utrzymuje regularne połączenia ze wszystkimi ajmakami, które, spełniając rolę pewnego rodzaju węzłów lotniczych w swoim rejonie, mają z kolei połączenia z przeszło połową somonów (odpowiedniki naszych powiatów) oraz z wieloma odległymi od głównych traktów państwowymi gospodarstwami wiejskimi i tzw. zjednoczeniami arackimi. Główne krajowe linie to: Ułan Bator — Suche Bator, Ułan Bator — Ondor Chan — Barun Urtu — Czojbałsan, Ułan Bator — Cecerleg — Dżabachałangt — Dżargałangt i Ułan Bator — Sajn Szanda.

Rozsiewając nawozy sztuczne i rozsypując środki owadobójcze, samoloty spod znaku MIAT w poważnym stopniu przyczyniają się do sukcesów w rozwoju mongolskiego rolnictwa. Powietrzna straż Głównego Zarządu skutecznie ochrania też 9,5 mln ha lasów (tj. około 9,5 proc. całej powierzchni Mongolii) drzewostanu znajdującego się głównie na płn. kraju, w rejonie gór Changaj i Chentej. Poważny udział w działalności MIAT mają również przewozy towarów, poczty i rejsy z chorymi na pokładzie.

Flota MIAT składa się z następujących samolotów: 4 An-24B, 3 Ił-14, 2 An-2, kilku Jak-12 i Po-2 oraz 14 śmigłowców Mi-4. Pod bezpośrednią opieką Zarządu Głównego znajduje się też zakupiony w roku 1969 odrzutowiec Tu-134, używany wyłącznie do rejsów specjalnych i reprezentacyjnych.

Połączenia zagraniczne to oddzielny, sam w sobie dział mongolskiego lotnictwa. Ze względu na geograficzne położenie kraju i charakter utrzymywanych przez kierownictwo mongolskie stosunków międzynarodowych, Ułan Bator posiadał dotychczas połączenia ze swoimi sąsiadami — Związkiem Radzieckim i ChRL. W latach 1951—64 funkcjonowało regularne połączenie Irkuck — Ułan Bator — Pekin. Początkowo, tj. do 1954 r., eksploatowało ją radziecko-chińskie towarzystwo lotnicze SKOGA, a następnie chiński CAAC — od roku 1956 wspólnie z MIAT. W 1964 r., w okresie gdy ChRL otwarcie rozpoczęła prowadzić politykę rozłamu w międzynarodowym ruchu komunistycznym i robotniczym, nasilania wrogiej propagandy wobec ZSRR i innych państw wspólnoty socjalistycznej, zawieszeniu uległy stosunki dyplomatyczne pomiędzy MRL i ChRL. Zerwaniu uległa też i komunikacja lotnicza między Ułan Bator i Pekinem. Obecnie funkcjonuje tylko jedno połączenie zagraniczne stolicy Mongolii — z Irkuckiem i Moskwą (5 razy w tygodniu), wykonywane wspólnie przez „Aerofłot" (Ił-18) i MIAT (An-24B). Po wznowieniu stosunków między Mongolią i ChRL w 1971 r., na trasie łączącej stolice obu państw do końca 1974 r. wykonywano tylko rejsy nieregularne.

Ostatnio na Zachodzie stały się bardzo modne wyjazdy turystyczne do dziewiczej pod względem eksploatacji turystycznej Mongolii. MIAT i Mongolskie Biuro Turystyki „Yuulchin" wspólnie z zachodnimi partnerami, a również z czechosłowackim „Čedokiem", prowadzą szeroką kampanię reklamową, zachęcając do zwiedzania zabytków kultury, m.in. w Ułan Bator sławnego kompleksu zabudowań Klasztoru Lamów — Gandan czy Pałacu Bogdo Gegena — ostatniego z władców feudalnej Mongolii.

Mając na uwadze, iż Mongolia utrzymuje obecnie oficjalne stosunki dyplomatyczne z 66 państwami, stale rozwija robocze kontakty z handlowymi firmami wielu państw, z siłami postępowymi na całym świecie, należy się spodziewać stopniowego lecz stałego wzrostu ruchu podróżnych w kierunku do i z Ułan Bator. Plany rozwoju sywk połączeń w oparciu o stolicę Mongolii posiada kilka europejskich towarzystw lotniczych.

Wspomniany na początku dzień 25 maja 1925 r., obchodzony corocznie w MRL jako Dzień Lotnictwa, w roku bieżącym zostanie podniesiony do rangi symbolu — jubileuszu 50-lecia mongolskiego lotnictwa.

MACIEJ Z. MICHALCZONEK

Samolot An-2 w barwach lotnictwa cywilnego Mongolii. Zdjęcia: Tadeusz Stępień (2)





Niedawno uczestniczyłem w otwarciu wojewódzkiego VI Turnieju Wiedzy Obywatelskiej „Przygoda z Techniką", który zorganizowała Chorągiew Warmińsko-Mazurska Związku Harcerstwa Polskiego w Olsztynie. Nie ma w wydarzeniu tym nic nadzwyczajnego, bo harcerze takie turnieje urządzają co roku. Chodzi mi jednak o tematykę, którą między innymi wybrali do realizacji zadań turniejowych. Otóż jednym z tematów była technika rakietowa i związana z nią astronautyka. Oto dlaczego wymieniam turniej olsztyński. W inauguracji turnieju uczestniczyło ponad 50 osób-komendantów Hufców i Szefów Sztabów Powiatowych. Fakt, powyższy podaję nie tylko z kronikarskiego obowiązku, ale przede wszystkim dlatego, że wskazuje on na niesłabnące zainteresowanie tematyką związaną z Kosmosem. Nie przypadkiem chyba podstawowym podręcznikiem do rozgrywek turniejowych stała się książka „W Kosmosie", wydana przez Horyzonty. Życząc powodzenia w przeprowadzeniu turnieju i jak najlepszych przygód z techniką, wymienić trzeba inicjatorów wykorzystania tematyki kosmicznej w pracy z dziećmi i młodzieżą a przede wszystkim komendanta Chorągwi Warmińsko-Mazurskiej dh. dh. Ch. Wydrę i zastępcę J. Taterę.

Po tych wstępnych informacjach krajowych łatwiej już pisać o zagranicznych. Oto 16 marca próbnik kosmiczny „Mariner-10" przekazać miał najdokładniejsze z dokładnych zdjęcia planety Merkury. Po ostatniej poprawce toru lotu „Mariner-10" przeleciał nad Merkurym w odległości zaledwie 240 km, co jest swego rodzaju rekordem w dotychczasowej praktyce. Jeśli zatem zdjęcia się „udadzą", jak mówią niektórzy fotoamatorzy, astronomowie otrzymają dokładny obraz tego wszystkiego co tam widać na Merkurym. Jak wiadomo, próbnik wykonał już dwa przeloty w pobliżu Merkurego, a uprzednio w pobliżu Wenus. Nie dziwmy się zatem, iż jest nieco osłabiony i miniaturowe zapasy materiału pędnego niezbędne do poprawek toru lotu i manewrów rychło się wyczerpią, a wówczas próbnik pomknie w odległe rejony i nie zechce reagować na sygnały z Ziemi, usiłujące uruchomić silniki pokładowe.

Tegoroczny już 31 kolejny Międzynarodowy Salon Lotniczy i Astronautyczny, otwarty zostanie w Paryżu 30 maja. Jak zwykle wśród eksponatów poczesne miejsce znajdą obiekty kosmiczne zgrupowane w poszczególnych pawilonach, a przede wszystkim w hali ZSRR i USA, a także w specjalnym pawilonie francuskim, noszącym miano kosmicznego. Ciekawostką dla zwiedzających będzie niewątpliwie antena paraboliczna o średnicy 8,80 m, przy pomocy której odbierane będą i przekazywane sygnały za pośrednictwem nowego satelity łącznościowego francusko-zachodnioniemieckiego „Symphonie-1". Podobna przenośna aparatura demonstrowana będzie w Genewie w październiku br. na salonie telekomunikacyjnym. Przy okazji informacja związana z wymienionym satelitą. Otóż „Symphonie" numer 2 przygotowywana jest do startu we wrześniu br. również przy użyciu rakiety amerykańskiej „Thor-Delta", jak to miało miejsce przy pierwszym satelicie.

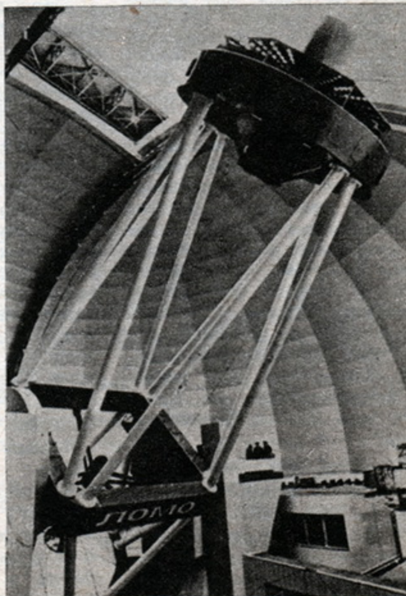
Mały francuski satelita geodezyjny „Starlette", umieszczony na orbicie okołoziemskiej 6 lutego, jest już trzynastym sztucznym satelitą francuskim, a jedenastym, który osiągnął zadowalające rezultaty. Prasa francuska przypomina, że dziesięć lat temu w listopadzie 1965 r. przygotowano do startu satelitę „Asterix" (A-1).

Na zakończenie krótka wiadomość, również z Francji. Otóż wymyślono tam wiązania narciarskie błyskawicznie odrzucane dzięki zastosowaniu systemu elektronicznego, uruchamiającego małe silniczki rakietowe. Pomysł pozornie z rodzaju zwariowanych, ale fakt, że otrzymał on nagrodę poważnego miesięcznika „Science et Vie" stawia go w rzędzie nowatorskich i kto wie, może w praktyce narciarzy wyczynowców będzie przydatny.

P.E.

Największym teleskopem na świecie dysponuje obecnie ZSRR. Zwierciadło teleskopu o średnicy 6 m umożliwia zobaczenie płomienia świecy z odległości 25 tysięcy kilometrów!

Zdjęcie: APN



ŚWIĘTO BALONÓW W GDAŃSKU


Rozpoczyna się napełnianie...


Balon staje się coraz większy...


A teraz start...

Dobre tradycje współpracy harcerzy gdańskich z Aeroklubem trwają od wielu lat. Podejmowane wspólne przedsięwzięcia dają dobre wyniki zarówno szkoleniowe, jak i propagandowe, w popularyzacji sportów lotniczych wśród szerokich rzesz społeczeństwa Wybrzeża, no i oczywiście harcerskiej braci. Dość wspomnieć o wspólnym kursie młodych nawigatorów lotnictwa, odbytym przed dwoma laty, kursie spadochronowym i innych przedsięwzięciach. Nie brak też wspólnych inicjatyw przy rozwoju modelarstwa lotniczego czy też zabaw z modelami latawców i balonów.

Wielkie „Święto balonów" miało miejsce w ostatnią niedzielę lutego na terenach dawnego lotniska w Gdańsku-Wrzeszczu. Na starcie — a były to zawody otwarte — stawiło się 96 zawodników z Trójmiasta jak też Tczewa, Elbląga i Malborka. „Kolorowe Banie" — tak to po staropolsku nazywano balony — startowały z trzech stanowisk i ogrzane ciepłym powietrzem szybowały na znaczne wysokości i odległości. Komisja sędziowska skrzętnie notowała walory konstrukcyjne modeli balonów, a następnie długotrwałość utrzymywania się w powietrzu i zdobnictwo. Słoneczna pogoda, panująca tego dnia, zgromadziła kilka tysięcy kibiców, którzy nagradzali rzęsistymi brawami co ładniejsze balony i ich loty. Mozaika bibułek rozjaśniała kolorami tęczy nad murawą lotniska.

Następnego dnia w zabytkowych murach Domu Harcerza w Gdańsku nastąpiło uroczyste podsumowanie zawodów i wręczenie nagród ufundowanych przez organizatorów, których krąg od pamiętnych pierwszych nieśmiałych zawodów modeli balonów w Szatarpach w pow. kościerskim znacznie się powiększył. A więc o LOK, redakcję „Wieczór Wybrzeża" i Młodzieżowy Dom Kultury. Wyszło to na dobre zawodom, zwłaszcza w ich propagowaniu przez poczytny „Wieczór Wybrzeża".

Nagrody główne — ustanowione w 1970 r. — proporzec przechodni komendanta Chorągwi ZHP w Gdańsku i puchar przechodni Klubu Seniorów Aeroklubu Gdańskiego dla najlepszych zespołów przypadły w tym roku harcerzom ze Szczepu przy Szkole Podstawowej Nr 11 w Gdańsku (proporzec zdobyli po raz drugi), zaś indywidualnie najlepszymi okazali się **Krzysztof Pachucki** z Gdyni, **Alfreda Burdyńska** z Gdańska oraz **Piotr** i **Zbigniew Kamińscy** z Tczewa. Otrzymali oni (i dalszych 17 najlepszych zawodników) nagrody rzeczowe od organizatorów. Za pomysłową i estetyczną dekorację modeli balonów nagrody specjalne uzyskali **Wojciech Burdyński** i **Grzegorz Reptowski** z pracowni lotnicznej Domu Harcerza w Gdańsku oraz **Tadeusz Szulc** ze Szkoły Podstawowej Nr 52 i **Bernard Gloger** z Przymorza.

W sumie ciekawa i pożyteczna zabawa, na której nie brak było wielkich emocji sportowych.

WŁADYSŁAW STASZOWSKI

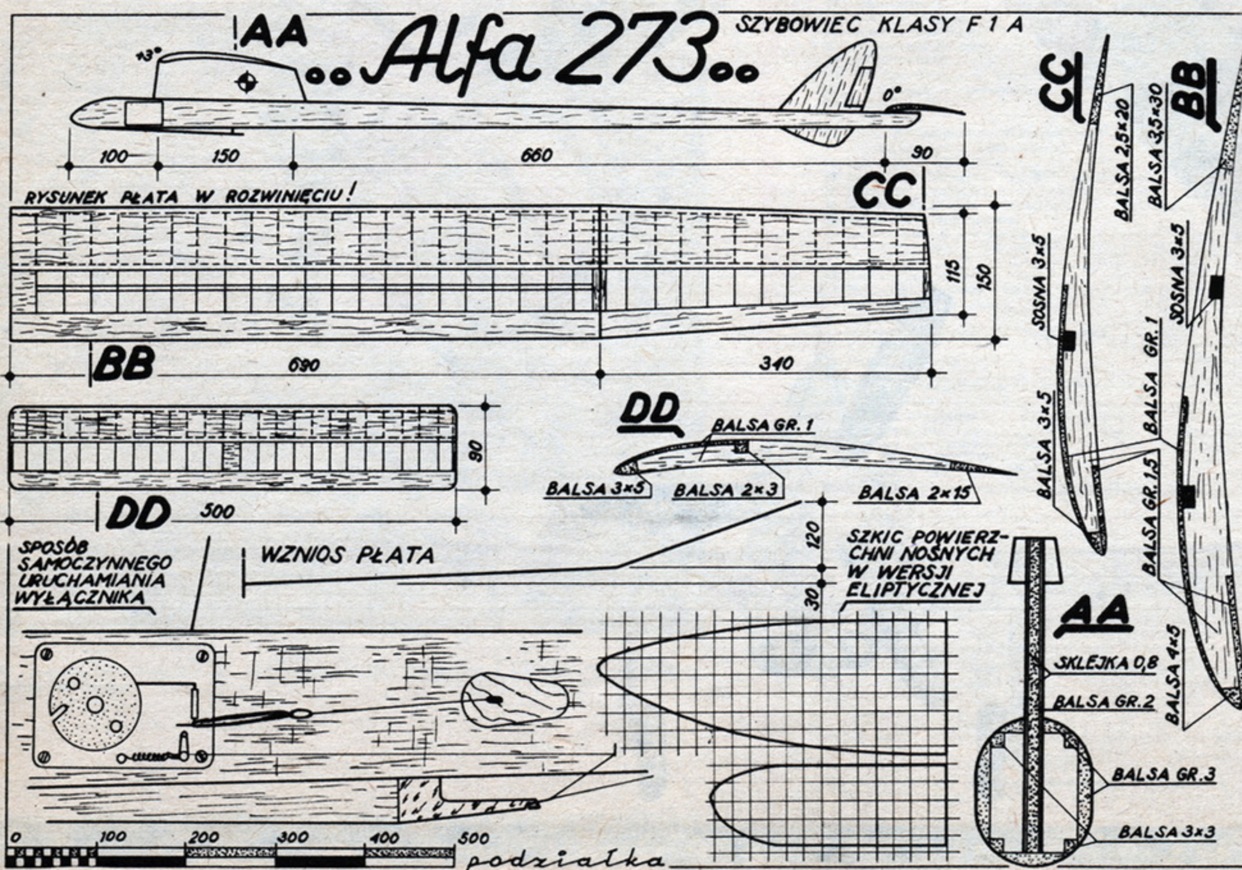
Zdjęcia: Andrzej Dopta (1) i Lech Pepliński (4)

Zwycięski zespół otrzymuje proporzec przechodni komendanta Chorągwi Gdańskiej ZHP, z rąk dyrektora Domu Harcerza w Gdańsku, oraz puchar Klubu Seniorów Aeroklubu Gdańskiego.



Balon rakieta





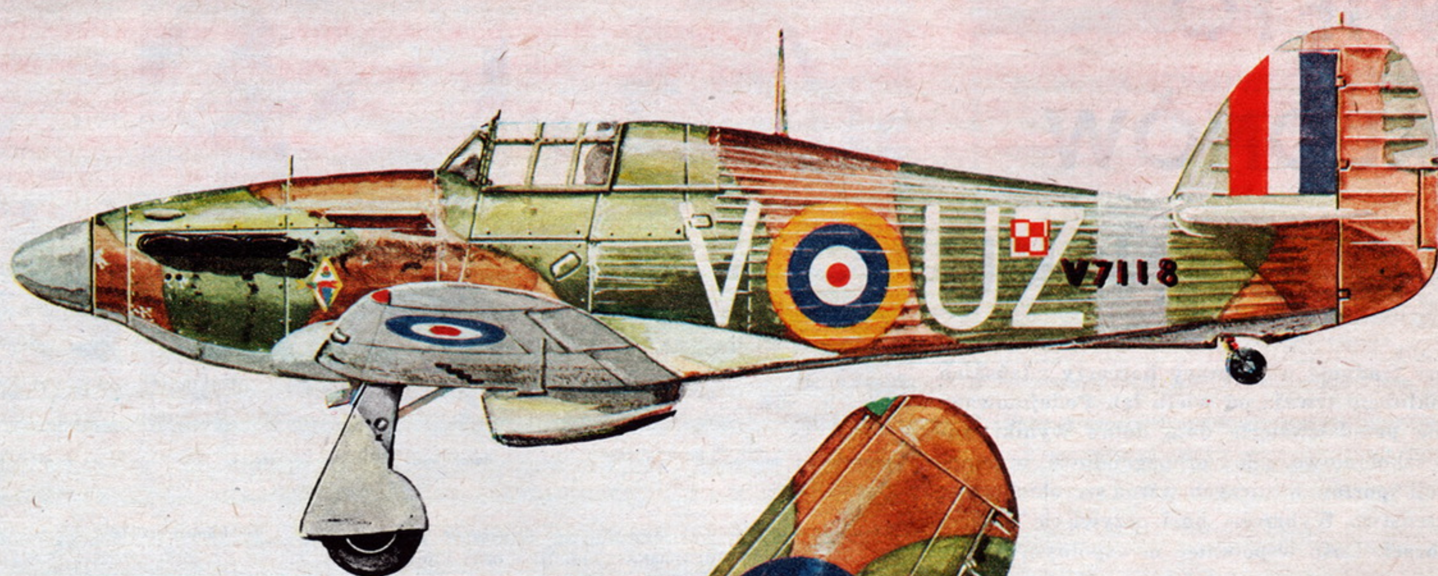
SZYBOWIEC NA ZAWODY

Model został zaprojektowany i zbudowany z myślą o starcie na mistrzostwach Polski. Model charakteryzuje się dobrą statecznością i dużą sztywnością zamocowania płata, co szczególnie daje się odczuć w czasie holowania. Model nie jest zbyt skomplikowany w budowie i dlatego też nadaje się nawet dla średnio zaawansowanych modelarzy. W modelu zaleca się stosować „dynamiczny hak" do holu, który pozwoli na pełniejsze wykorzystanie wszystkich zalet szybowca.

Konstrukcja kadłuba wręgowo-podłużnicowa, oklejona balsą 3 mm, podłużnice balsowe 3 × 3 mm, wręgi: sklejka 1 mm. Wieżyczka stanowi konstrukcję rozpórkową z balsy 2 mm, oklejoną obustronnie sklejką 0,8 mm. Skrzydła konstrukcji całkowicie balsowej z wyjątkiem sosnowych dźwigarów. Żebra końcowe i na załamaniu wykonane z balsy 10 mm, zamocowanie płata do kadłuba za pomocą kołeczków i zastrzałów. Kołeczki wykonane są z bambusa o średnicy 3 mm, zastrzały z drutu stalowego 1,8 mm (szprycha rowerowa). Uchwyty do zastrzałów stanowią pętelki z drutu 0,5 mm. Statecznik poziomy konstrukcji całkowicie balsowej, z wyjątkiem zaczepu automatu przymusowego lądowania, wykonanego z duralu 1 mm. Statecznik kierunku to konstrukcja rozpórkowa z balsy 2 mm, oklejona balsą 1 mm. Wyłącznik automatu uruchamiany samoczynnie w momencie odczepienia z holu.

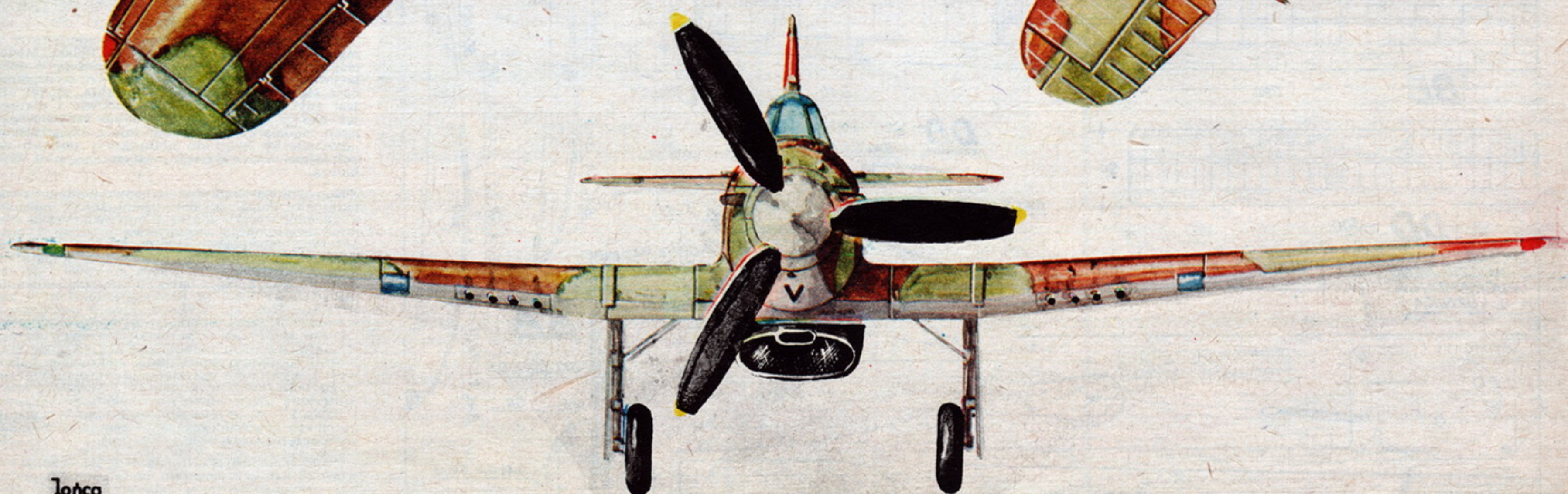
Dane modelu: profil płata i statecznika — własny, kąt zaklinowania płata +3°, statecznika poziomego 0°, masa całkowita — 412 g, długość końcówki płata w wersji eliptycznej — 390 mm, rozpiętość statecznika poziomego w wersji eliptycznej — 540 mm.

ANDRZEJ ŚWIERAD



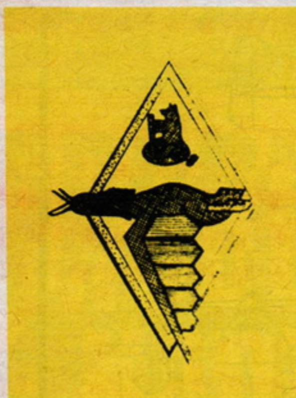
HAWKER HURRICANE MK.I

(dywizjon 306)



Jońca

306 DYWIZJON MYŚLIWSKI TORUŃSKI



Odznaka 306 Dywizjonu Myśliwskiego Toruńskiego.

Dywizjon został sformowany w Blackpool 18 sierpnia 1940 r. i 4 września przesunięty na lotnisko Church Fenton w hrabstwie York. Personel dywizjonu pochodził z 4 pułku lotniczego w Toruniu i częściowo z 3 pułku w Poznaniu.

Brytyjskim dowódcą dywizjonu został s/l Douglas Scott, dowódcą polskim kpt. pil. Tadeusz Rolski. Dywizjon wyposażono w samoloty typu Hawker „Hurricane" Mk-I. 7 listopada dywizjon osiągnął gotowość bojową i został przesunięty na lotnisko Turnhill. Tam dywizjon rozpoczął pełnienie dyżurów bojowych i patrolowanie Zatoki Liverpoolskiej. Dywizjon przeszkalał się w lotach nocnych, sposobiąc się do zwalczania niemieckich nocnych bombowców.

3 kwietnia 1941 r., już jako czysto polski dywizjon, przeszedł na lotnisko Northolt i został wyposażony w „Hurricane'y" Mk-II. Tam został włączony do lotów ofensywnych nad Francję i Belgię.

Pierwsze zwycięstwo odniósł dla dywizjonu ppor. J. Żólikowski w nocy z 3 na 4 maja, następne por. W. Nowak również w nocy z 10 na 11 maja. 17 czerwca dywizjon zestrzelił nad Francją 4 Me-109 bez własnych strat. W lipcu 1941 r. dywizjon otrzymał samoloty „Spitfire" Mk-II. 16 sierpnia piloci dywizjonu zestrzelili 6 Me-109, nie ponosząc strat. W innych jednak lotach ginęli piloci i dowódcy: 19 maja zginął ppor. J. Czapiewski, 14 sierpnia zginął dowódca kpt. J. Zaremba i dwóch pilotów, 28 sierpnia następny dowódca por. B. Słoński.

Dywizjon zmieniał miejsca postoju, wciąż jednak latał bardzo intensywnie. 19 sierpnia 1942 r. dywizjon wziął udział w osłonie desantu pod Dieppe. 31 grudnia 1942 r. por. H. Pietrak zestrzelił pięćsetny niemiecki samolot, a por. Z. Langhamer pięćsetny pierwszy — był to stan pewnych zwycięstw polskich myśliwców w Anglii.

W 1943 r. dywizjon wykonywał te same, co dotychczas, zadania, latając na wymiatania, osłonę bombowców i osłaniając konwoje morskie. Osłaniał teraz w dalekich lotach amerykańskie latające fortece, atakował również cele z małych wysokości.

W październiku 1943 r. dywizjon 306 wszedł do składu 133 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, należącego do 84 Grupy Myśliwskiej 2-nd Tactical Air Force. Wkrótce został wyposażony w doskonałe samoloty typu North American „Mustang" Mk-III. Dywizjon brał udział w inwazji Francji w czerwcu 1944 r. Wkrótce jednak został wycofany z 2-nd TAF i skierowany do walki z bombami latającymi V-1. Dywizjon bazował wtedy na lotnisku Brenzett, na szlaku przelotu bomb V-1. Ogółem piloci dywizjonu zestrzelili 60 bomb latających. W tym okresie dywizjon wykonywał również loty na korzyść wojsk inwazyjnych we Francji, zapuszczając się na tyły nieprzyjaciela.

W październiku 1944 r. dywizjon został przeniesiony na lotnisko Coltishall koło Norwich i latał głównie nad Holandię, na niszczenie stanowisk wyrzutni pocisków rakietowych V-2.

W 1945 r. dywizjon ubezpieczał wyprawy bombowe nad Hamburg, Bremę, Osnabrück, Helgoland, Hannover i inne cele rdzennych Niemiec. Często obniżał swoje loty i niszczył cele nieprzyjaciela bombami i z broni pokładowej. 9 kwietnia piloci stoczyli ostatnią walkę powietrzną w rejonie Hamburga z niemieckimi samolotami odrzutowymi Me-262, odnosząc jedno pewne zwycięstwo. 25 kwietnia dywizjon 306 wykonał swój ostatni lot bojowy na osłonę wyprawy „Lancasterów", które ładunkiem bomb uderzyły w siedzibę Hitlera w Berchtesgaden.

Znakami rozpoznawczymi dywizjonu były litery UZ. Dywizjon obchodził swoje święto 4 września. Do stroju lotniczego piloci nosili szaliki jedwabne koloru zielonego.

Wysiłek bojowy 306 Dywizjonu Toruńskiego przedstawia się następująco: wykonał 8357 lotów bojowych w czasie 15 198 godzin, zestrzelił na pewno 70 nieprzyjacielskich samolotów, 16 i 1/2 prawdopodobnie i 29 uszkodził; zestrzelił 60 bomb latających i zrzucił tam ok. 150 ton bomb na cele wroga.

Kolejnymi dowódcami dywizjonu byli: 4.09.1940 — kpt. pil. Tadeusz Rolski, 28.06.1941 — kpt. pil. Jerzy Zeremba, 15.08.1941 — por. pil. Bohdan Słoński, 30.08.1941 — mjr pil. Antoni Wczelik, 15.01.1942 — kpt. pil. Tadeusz Czerwiński, 23.08.1942 — kpt. pil. Kazimierz Rutkowski, 14.03.1943 — kpt. pil. Włodzimierz Karwowski, 2.01.1944 — mjr pil. Stanisław Łapka, 9.06.1944 — kpt. pil. Janusz Marciniak, 29.06.1944 — kpt. pil. Paweł Niemiec, 26.09.1944 — kpt. pil. Józef Żulikowski, 25.05.1945 — kpt. pil. Józef Jeka.

Lotniska bazowania: 1940 — Church Fenton, Turnhill, 1941 — Northolt, Speake, 1942 — Church Taunton, Kirton in Lindsey, Northolt, 1943 — Hutton Cranswick, Catterick, Gravesend, Friston, Heston, Llambert, 1944 — Heston, Holmsley, Ford, Brenzett, Andrews Field, Coltishall, 1945 — Andrews Field.

Samoloty na wyposażeniu: 4.09.1940 — Hawker „Hurricane" Mk-1 i Mk-II, 12.07.1941 — Supermarine „Spitfire" Mk-I, Mk-II, 11.12.1941 — „Spitfire" Mk-VB, 29.09.1942 — „Spitfire" Mk-IX, 13.03.1943 — „Spitfire" Mk-VB, 26.03.1944 — North American „Mustang" Mk-III.

WACŁAW KRÓL



Płk pil. Tadeusz Rolski, pierwszy dowódca dywizjonu 306, wybitny dowódca myśliwski. Niżej: Kpt. pil. Włodzimierz Karwowski, jeden z dowódców dywizjonu 306. Anglia, 1943 r.



MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH

EDWARD PAWEŁ ZAKRZEWSKI (1912 – 1943)



Urodził się 17 września 1912 r. w rodzinie urzędnika kolejowego w Kielcach. Tam też uczęszczał do szkoły powszechnej, a następnie do gimnazjum im. J. Śniadeckiego. Maturę zdał w maju 1932 r.

W tym samym roku zgłosił się ochotniczo do Szkoły Podchorążych Piechoty w Ostrowi Mazowieckiej. Zdał egzamin i został przyjęty na kurs unitarny, którego pozytywne ukończenie otwierało mu drogę do obranego zawodu pilota w lotnictwie wojskowym. W lecie 1933 r. przeszkolił się na szybowcach w Ustianowej. Przebrnął szczęśliwie przez Centrum Badań Lotniczo Lekarskich i został przyjęty na drugi rocznik Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie.

15 października 1935 r. został mianowany podporucznikiem ze specjalnością pilota myśliwskiego i przydzielony do III Dywizjonu Myśliwskiego 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Latał wtedy na samolotach myśliwskich typu PZL P-11. Technikę pilotowania i arkana sztuki myśliwskiej opanował szybko i bezbłędnie, wykazywał równocześnie przy tym duże zdolności dydaktyczne i instruktorskie. Nic też dziwnego, że po roku — w 1936 — został przeniesiony na wychowawcę i instruktora pilotażu do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Tam szkolił młode polskie kadry lotnicze aż do wybuchu wojny.

Nie dane mu było walczyć w wojnie obronnej w 1939 r., bo lotnicza szkoła nie miała samolotów bojowych. Opiekował się natomiast bardzo troskliwie podchorążymi i razem z nimi ewakuował się do Rumunii. Stamtąd przedostał się do Francji, do Polskiej Bazy Lotniczej w Lyonie. Tam otrzymał przydział do jednego z polskich dywizjonów bombowych, który zaczął — wiosną 1940 r. — przeszkalać się na francuskich samolotach typu Potez-63. Po kapitulacji Francji ppor. E. Zakrzewski przedostał się do Anglii i tam został przydzielony do organizującego się (od 1 września 1940 r.) 305 Dywizjonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej na lotnisku Bramcote w hrabstwie Leicester. Dywizjon wyposażono w samoloty Fairey „Battle", a następnie — w grudniu tegoż roku — w samoloty typu „Wellington" Mk-I. Podczas szkolenia został mianowany porucznikiem.

Dywizjon 305 przeniesiono wtedy na lotnisko w Seyrston, w hrabstwie Nottingham. W nocy z 22 na 23 kwietnia 305 dywizjon wziął po raz pierwszy udział w wyprawie bombowej, której celem były zbiorniki paliwa w Rotterdamie. W wyprawie tej nie zabrakło por. pil. Zakrzewskiego. Odtąd brał udział w licznych wyprawach bombowych na cele okupowanej Europy i w Niemczech. Bombardował: Kolonię, Rotterdam, Emden, Rostock, Frankfurt, Lorient, Stuttgart, Duisburg i wiele innych celów. Na piersi jego munduru pojawiły się kolejno — Krzyż Walecznych po raz pierwszy, drugi, trzeci i czwarty.

19 marca 1943 r. został udekorowany przez gen. Sikorskiego Orderem Virtuti Militari V klasy. W tym samym czasie został awansowany do stopnia kapitana.

Po odbyciu pierwszej tury bojowej został pod koniec 1942 r. przeniesiony na stanowisko instruktora do 18 OTU (Operation Training Unit — jednostka doskonalenia bojowego) w Bramcote, a następnie do Air Crew Training Centre (ośrodek wyszkolenia wstępnego personelu latającego) w Hucknall, gdzie pełnił funkcję dowódcy eskadry w angielskim stopniu squadron leadera (majora).

12 maja 1943 r. zginął w katastrofie lotniczej. Pochowany na cmentarzu polskich lotników w Newark (nr grobu 316, sektor N).

W. K.

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

Spotkania klubowe

Niemal każdy aeroklub regionalny dysponuje salą wykładową lub świetlicą. Oczywiście w sali takiej nie brak odbiornika radiowego, telewizora oraz podręcznej biblioteczki. Brak natomiast najczęściej zorganizowanego życia klubowego, pozwalającego na wymianę spostrzeżeń, poglądów i doświadczeń. Mam oczywiście na myśli klubowe spotkania na tematy lotnicze, które mają wiele wspólnego z kulturą w ogóle, a kulturą słowa w szczególności.

Spotkania z pisarzami lotniczymi, dziennikarzami — ale nie tylko lotniczymi, pilotami cywilnymi lub wojskowymi, uczestnikami zawodów i mistrzostw świata, rekordzistami lotniczymi — dawnymi i współczesnymi — mogą dać zebranym wiele niezapomnianych chwil. Krótko mówiąc: spotkania z ludźmi ciekawymi, mającymi nie tylko coś do powiedzenia, ale umiejącymi swoje własne przeżycia względnie jakieś wydarzenia opowiedzieć barwnie i interesująco.

Może to być dyskusja nad przeczytaną książką, czy obejrzanym filmem. Spotkania takie mogą być dobrą formą rozrywki kulturalnej i jednocześnie odprężenia — po pracy, wykonanych lotach w aeroklubie lub działalności instruktorskiej.

W dobrze zorganizowanych spotkaniach powinni z powodzeniem brać udział wyróżniający się członkowie kół lotniczych, modelarze, kandydaci na przyszłych pilotów i skoczków spadochronowych, wyróżniający się członkowie harcerskich drużyn lotniczych.

Atrakcyjna forma i ciekawy program spotkania klubowego rozbudza na pewno zainteresowania kulturalne środowiska lotniczego. Spotkania takie okażą się szczególnie pożyteczne w takich klubach i ośrodkach lotniczych, które są gospodarzami zawodów, mistrzostw, kursów lub obozów kondycyjno-wypoczynkowych.

Dobrze zorganizowane spotkanie, ciekawie i pomysłowo przygotowane, to sprawa zasadnicza. Ciekawy program spotkania zachęci niejednego członka i sympatyka aeroklubu do przyjścia na spotkanie oraz wzięcia w nim czynnego udziału.

Oryginalny afisz, przyciągający wzrok, to niemal połowa sukcesu spotkania klubowego. Dużo także zależy od organizatora spotkania, który na ogół jest gospodarzem towarzyskiego wieczoru. Jest to najważniejsza osoba podczas naszej imprezy.

W czasie spotkań lub oddzielnie można z powodzeniem organizować różnego rodzaju olimpiady: szybowcową, samolotową, spadochronową, astronautyczną albo literacką. W olimpiadzie biorą udział wszyscy zebrani na sali. Można także spośród zebranych wyłonić jedynie dwie drużyny uczestniczące w olimpiadzie, pozostali natomiast są wówczas jedynie obserwatorami pojedynku dwóch drużyn.

Inną formą spotkań klubowych mogą być wieczory okolicznościowe związane z określonymi wydarzeniami historycznymi. W bogatych dziejach lotnictwa polskiego, a także światowego, mamy wiele rocznic związanych z wybitnymi osiągnięciami lotników, znakomitymi konstruktorami lotniczymi jak również wkładem wielu pionierów w rozwój lotnictwa.

Ciekawie przygotowane spotkanie na określony temat historyczny może stać się nie tylko interesującym wydarzeniem w aeroklubie, ale również przyczynić się do poszerzenia wśród jego członków wiedzy ogólnolotniczej.

Obserwator

SAMOLOTY, Z KTÓRYMI WALCZYLI POLACY

ME-262 A

9 kwietnia 1945 r. polskie dywizjony myśliwskie zaliczyły ostatnie zestrzały. Były to jednocześnie pierwsze zestrzały samolotów odrzutowych. W tym dniu piloci Dywizjonu 309 zestrzelili trzy hitlerowskie samoloty odrzutowe Me-262, zaś piloci Dywizjonu 306 — jeden.

Zamówienie na samolot odrzutowy zostało przez hitlerowskie ministerstwo lotnictwa podpisane już w 1938 r. Na początku 1941 r. były zbudowane trzy prototypy, ale silnik o odpowiednim ciągu nie został jeszcze dopracowany. Pierwszy prototyp Me-262V1 został wyposażony w silnik tłokowy Jumo-210G (1200 KM) w przedniej części kadłuba i oblatany 18.IV.1941 r. Dopiero 18.VII.1942 r. Me-262V3 wykonał pierwszy lot z silnikami odrzutowymi Jumo-109-004A (ciąg 840 kG każdy). Zanim pojawiły się pierwsze seryjne samoloty Me-262A-0 (kwiecień 1944 r.), zbudowano 12 prototypów z różnym wyposażeniem i uzbrojeniem, które przeszły wszechstronne badania. Wykazały one m.in. konieczność dokładnego wykonania elementów, co ze względu na szybkość produkcji było trudne do osiągnięcia. Poszczególne samoloty wykazywały więc duże różnice w pilotażu i w osiągach. Latem 1944 r. pierwsze Me-262A-0 zostały przekazane do próbnej eksploatacji. Myśliwiec Me-262A otrzymał nazwę „Schwalbe" (jaskółka). Przygotowywano kilka odmian różniących się uzbrojeniem i wyposażeniem. Najliczniejsza była wersja myśliwska Me-262A-1a. Opracowano także wymaganą przez Hitlera wersję bombową Me-262A-2a (o nazwie „Sturmvogel", czyli petrel — ptak morski), z zaczepami dla 1000 kg bomb i z celownikiem do bombardowania. 3.X.1944 r. utworzono pierwszą jednostkę operacyjną, przeznaczoną głównie do zwalczania amerykańskich „latających fortec" B-17. Początkowo Me-262 ponosiły znaczne straty, ponieważ nie wyszkoleni piloci nie umieli atakować z dużą prędkością. Dalsze straty były z powodu wad konstrukcji, głównie podwozia. W jednostce doświadczalnej Luftwaffe wypracowano najskuteczniejszy atak, za pomocą niekierowanych pocisków rakietowych przeciwpancernych R4M, które zakładano na specjalne drewniane listwy w liczbie 12 pod każdym skrzydłem. 7.IV.1945 r. eskadra Me-262A-1b salwą tych rakiet zestrzeliła w krótkim czasie 25 bombowców z większego zgrupowania B-17G. W listopadzie 1944 r. przeprowadzono pierwsze próby dwumiejscowego nocnego myśliwca Me-262B-1a, wyposażonego w radar. Pod koniec 1944 r. i na początku 1945 r. formowano coraz więcej jednostek wyposażonych w Me-262. Jednocześnie robiono dalsze próby m.in. z Me-262C. Był to samolot wyposażony w dodatkowy silnik rakietowy (w tyle kadłuba) Walter 109-509A-2, z którym samolot osiągał wznoszenie 85 m/s. Ogółem wykonano ok. 1500 samolotów wszystkich wersji, z czego ok. 50 Me-262B. Po wojnie, w Czechosłowacji, zrekonstruowano 7 samolotów Me-262 pod oznaczeniem S-92.

Konstrukcja całkowicie metalowa. Wersja bombowa miała oszklony nos z celownikiem. Uzbrojenie: 4 działka Mk-108 (kal. 30 mm) w przodzie kadłuba. Napęd: silnik turboodrzutowy ze sprężarką osiową Jumo-109-004B o ciągu max. — 900 kG.

W. S.

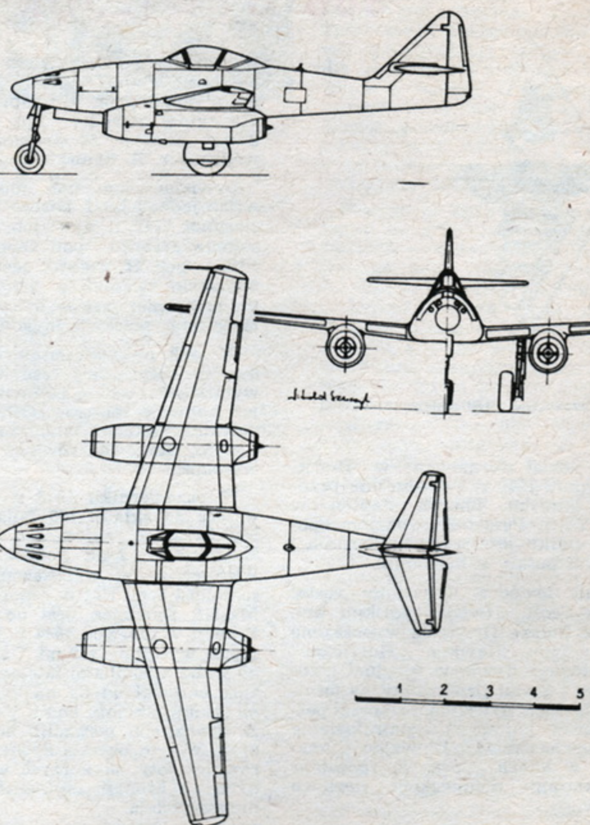


DANE TECHNICZNE

Wymiary: rozpiętość — 12,5 m, długość — 10,605 m, wysokość — 3,83 m, pow. nośna — 21,68 m².

Masy: Masa własna — 4000 kg, masa użyteczna — 2775 kg, masa całkowita max. — 6775 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 868 km/h, prędkość dopuszczalna nurkowania — 1000 km/h, prędkość lądowania — 175 km/h, wznoszenie — 20 m/s, pułap — 11 000 m, zasięg — 845 do 1050 km. Na zdjęciu i rysunku oraz dane techniczne: Me-262A-1a.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

BELLANCA „SCOUT"

Bellanca to nazwa amerykańskiej wytwórni lotniczej, istniejącej od 1927 r. Na samolocie Bellanca-J z silnikiem Wright 220 KM bracia Adamowicze przelecieli w 1934 r. Atlantyk północny. Na samolotach tej wytwórni wykonano zresztą cały szereg podobnych wyczynów. Dziś Bellanca nadal produkuje samoloty lekkie, przy czym zarówno w zastrzałowych górnopłatach jak i w nowoczesnych, wolnonośnych dolnopłatach, jak np. „Viking" („SP" Nr 38/1974), stosuje tradycyjne metody technologiczne i konstrukcje mieszane. Samolot „Scout" stanowi rozwinięcie produkowanego już od dłuższego czasu udanego samolotu „Citabria". „Scout" może być też wykorzystywany do holu szybowców i z tego powodu interesuje się nim RFN.

Bellanca „Scout" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym zastrzałowym górnopłatem konstrukcji mieszanej.

Skrzydła dwudzielne, o obrysie prostokątnym, ze stałym profilem. Konstrukcja jednodźwigarowa z drewnianym dźwigarem z metalowymi kratowymi żebrami. Pokrycie z tkaniny syntetycznej (dakron). W porównaniu do poprzednich wersji wprowadzono ulepszone klapy, wychylane do 270°. Skrzydła podparte są do kadłuba zastrzałami „V" z rur o przekroju kroplowym. Kadłub o przekroju prostokątnym, konstrukcji kratowej, spawanej z rur stalowych, z pokryciem z dakronu. Oszklona kabina mieści dwie osoby usytuowane w tandem. Dwuster.

Usterzenie klasyczne, bezprofilowe, wykonane z rur stalowych i pokryte dakronem. Stateczniki — poziomy i pionowy — usztywnione cięgnami. Usterzenie poziome zostało powiększone w stosunku do poprzednich wersji. Stery mają odciążenie rogowe.

Podwozie z kółkiem ogonowym, niechowane. Koła główne balonowe o dużych wymiarach, umożliwiają start i lądowanie na terenach przygodnych. Golenie główne stalowe, sprężyste. Kółko ogonowe na resorze stalowym, sterowane. Zimą możliwe jest zastosowanie płóz.

Napęd stanowi silnik płaski Lycoming 0-360-C2A o mocy 180 KM. Śmigło dwułopatowe. Osłona silnika z laminatu.

J. Ś.

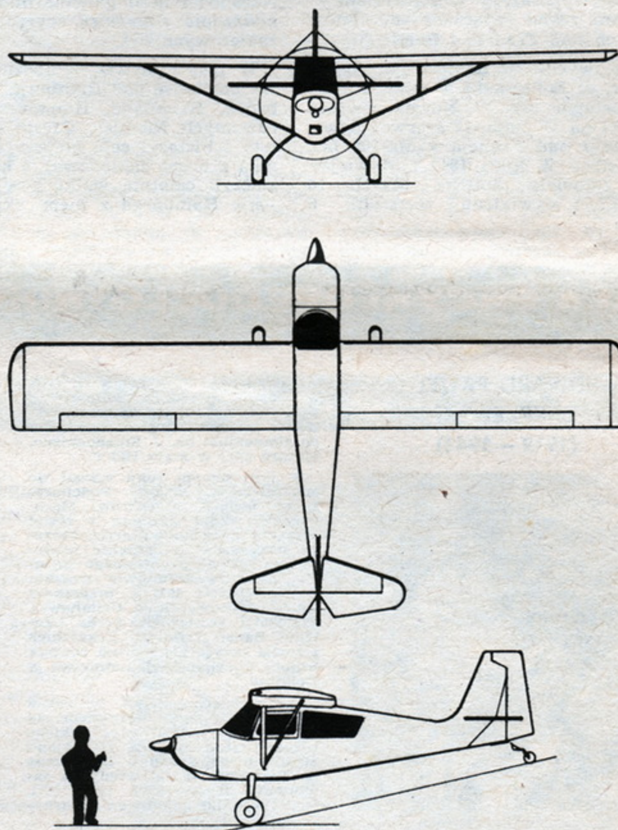


DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,00 m, długość — 7,02 m, wysokość — 2,35 m, pow. nośna — 16,70 m², wydłużenie — 7,25.

Masy: Masa własna — 593 kg, masa całkowita — 975 kg, obciążenie pow. — 58,4 kg/m², obciążenie mocy — 5,4 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. (0 m) — 250 km/h, wznoszenie (max.) — 5,6 m/s, zasięg — 700 km, start na 15 m — 150 m, lądowanie znad 15 m — 210 m, dobieg — 61 m.



LAMUS

„BARLING BOMBER"

Dawno minęły czasy, kiedy cena 350 tys. dolarów za prototyp ciężkiego bombowca dalekiego zasięgu wydawała się dla sztabu armii USA zbyt wygórowana. Tak właśnie było z bombowcem NBL-1. W czerwcu 1920 r. został zawarty kontrakt na budowę 2 prototypów. Kiedy jednak przedstawiono kosztorys ich budowy, omal nie doszło do zerwania kontraktu. Prace konstrukcyjne były jednak na tyle zaawansowane, że postanowiono je kontynuować, ale zamówienie ograniczono tylko do jednego samolotu. Konstruktorem bombowca był W. H. Barling, a prototyp wykonały zakłady Witteman-Lewis. Elementy samolotu zostały przetransportowane do Wright Field w pobliżu Dayton, gdzie w specjalnie zbudowanym hangarze dokonano montażu. Do prób naziemnych przystąpiono 16 sierpnia 1923 r., a już 23 sierpnia pilot-oblatywacz H. R. Harris wykonał pierwszy 28-minutowy lot. W październiku ustanowiono dwa rekordy FAI: 25.X. NBL-1 „Barling-Bomber" z obciążeniem 2000 kg osiągnął wysokość 2049 m, a 27.X. z obciążeniem 3000 kg — 1629 m. Samolot był eksploatowany do czerwca 1928 r., a następnie przeznaczony na złom.

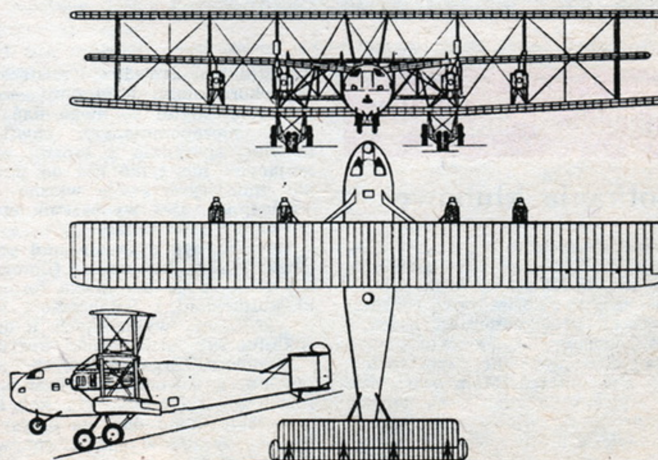
NBL-1 można uznać za udaną i oryginalną konstrukcję, jednakże mała moc silników znacznie obniżyła jego osiągi. NBL-1 zabierał 2268 kg bomb. W przodzie kadłuba posiadał sprzężone k. masz. Lewis. Załoga — 6 osób. 6 silników (4 ciągnące, 2 pchające) „Liberty" o mocy 400 KM każdy.

(J)

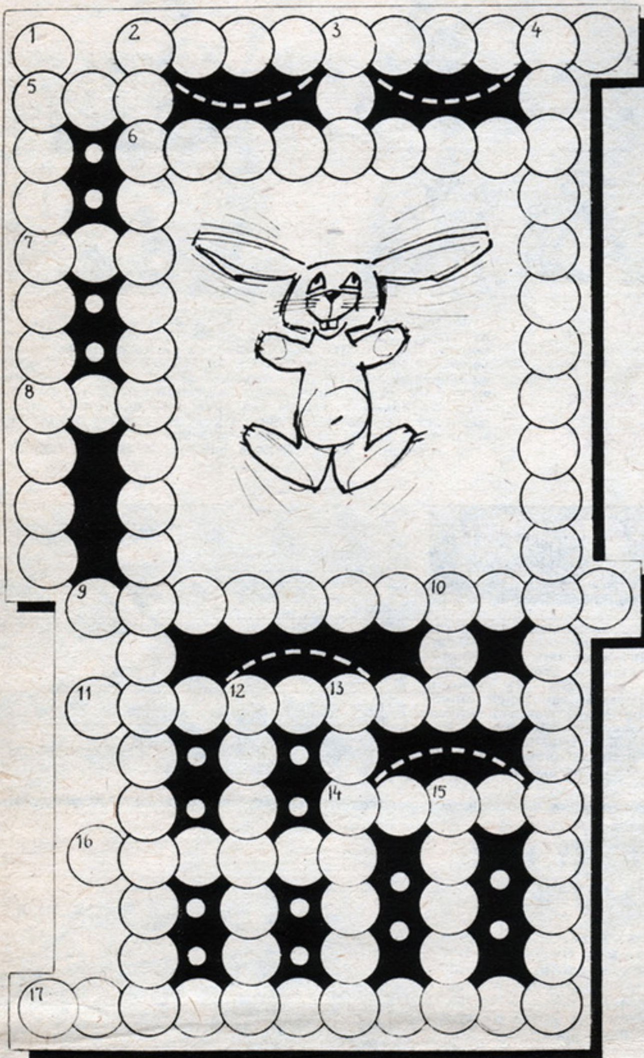


DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 36,58 m, długość — 19,81 m, wysokość — 8,23 m, pow. nośna — 373,25 m².
Masy: Masa własna — 12 566 kg; masa całkowita — 19 309 kg.
Osiągi: Prędkość max. (0 m) — 154 km/h, prędkość lądowania — 88 km/h, zasięg z pełnym obciążeniem — ok. 300 km, czas wznoszenia na wysokość 2200 m — 36 min.



KRZYŻÓWKA ŚWIĄTECZNA



Poziomo: 2 — najbardziej rozpowszechniony rodzaj lotni; 5 — zaimek osobowy; 6 — nazwa międzynarodowych zawodów samolotowych, organizowanych w latach międzywojennych; 7 — wiosną na rzece; 8 — polski szybowiec szkolny, obecnie nie eksploatowany; 9 — wicemarszałek angielski, awansował od dowódcy eskadry poprzez dowódcę dywizjonu do rangi dowódcy Kanadyjskiego Skrzydła Myśliwskiego; zestrzelił 38 maszyn (podać imię i nazwisko); 11 — argentyński szybowiec wyczynowy z tworzyw sztucznych, oblatany w sierpniu 1971 r.; 14 — zjednoczenie europejskich towarzystw lotniczych lub nazwa amerykańskiej rakiety nośnej; 16 — pionier lotnictwa czechosłowackiego, w 1911 r. przeleciał na samolocie trasę długości 120 km; 17 — as myśliwski nr 1 francuskiego lotnictwa w czasie II wojny światowej, zniszczył 225 samochodów, 72 parowozy, zestrzelił 33 samoloty; autor książki „Wielki cyrk".

Pionowo: 1 — urządzenie rejestrujące jednocześnie na taśmie przebieg walki powietrznej; 2 — pionier lotnictwa polskiego (ur. 1887 r.), prowadził w Warszawie pierwszą szkołę pilotażu, brał udział w pokazach lotniczych, obecnie działa w Klubie Seniorów Lotnictwa; 3 — listwa pod kadłubem szybowca; 4 — pilot myśliwski (59 zestrzelonych maszyn), trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, po wojnie marszałek lotnictwa ZSRR, autor książki „Niebo wojny", w marcu 1974 r. odwiedził Polskę; 10 — rzeka znana polskim agrolotnikom, latającym w Afryce; 12 — angielski samolot myśliwski (zbudowany w 1942 r. przez zakłady HAWKER); 13 — lot wynajęty, wykonywany na zamówienie; 15 — zdrobniała nazwa samolotu Li-12.

Opracował: **EDWARD ZYTKA**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 13.IV.br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci:

5 ZESTAWÓW KSIĄŻEK LOTNICZYCH WKiŁ

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.

ROZWIĄZANIA

ARYTMOGRAF
(nr 4 z 26 stycznia 1975 roku)

Hasło: WYTWÓRNIA SPRZĘTU KOMUNIKACYJNEGO W ŚWIDNIKU.

Wyrazy pomocnicze: A — wirówka, B — Zasięg, C — Junin, D — Potez, E — Camm, F — „Ryś", G — DKD.

LITERÓWKA
(nr 5 z 2 lutego 1975 roku)

Hasło: SAMOLOTY DYSPOZYCYJNE.

Wyrazy pomocnicze: 1 — osiągi, 2 — fala, 3 — Amiot, 4 — Gocław, 5 — klapa, 6 — Gołata, 7 — „Stomil", 8 — Byrd, 9 — odlot, 10 — „Wyżeł", 11 — osłona, 12 — SPAD, 13 — Conrad, 14 — „Wzlot", 15 — Syrena, 16 — ICAO, 17 — dysza, 18 — zjazd, 19 — antena, 20 — Bekker.

WIRÓWKA
(nr 6 z 9 lutego 1975 roku)

Hasło: RĘBIECHOWO.

Wyrazy pomocnicze: 1 — „Żubry", 2 — „Sęp", 3 — romby, 4 — „GIL", 5 — MALEV, 6 — GCA, 7 — Macha, 8 — „Kos", 9 — bitwa, 10 — moc.

LITERÓWKA
(nr 7 z 16 lutego 1975 roku)

Hasło: AERODYNAMIKA.

Wyrazy pomocnicze: 1 — delta, 2 — Satre, 3 — Piotr, 4 — Jumbo, 5 — Tweed, 6 — „Halny", 7 — Demin, 8 — dysza, 9 — Chełm, 10 — „Osumi", 11 — Lipsk, 12 — klapa,

ARYTMOGRAF
(nr 8 z 23 lutego 1975 roku)

Hasło: AMATORSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE.

Wyrazy pomocnicze: A — Rejniak, B — Scott, C — ASz, D — Lem, E — UT.

BONY KSIĄŻKOWE wylosowali: **Jacek Karliński** — ul. PPR 5 m. 13, 63-400 Ostrów Wlkp; **Andrzej Iwaniak** — ul. R. Luksemburg 10/17. 22-400 Zamość; **Kazimierz Antczak** — ul. Świerczewskiego 9, 58-260 Bielawa; **Adam Płaszewski** — ul. Czerwona 67, 33-101 Tarnów; **Krystyna Liwińska** — ul. Asfaltowa 7 05-500 Piaseczno; **Kazimierz Dąbrowski** — u. Waryńskiego 57, 18-200 Wysokie Mazowieckie; **Aleksander Rojek** — ul. Słowackiego 53a, 42-570 Grodziec; **Jerzy Gromek** — Balin 8, 32-500 Chrzanów; **Maciej Janicki** — ul. Sikorskiego 30a m. 15, 88-100 Inowrocław; **Jarosław Adamkiewicz** — ul. Miła 2/21, 97-500 Radomsko; **Henryk Zych** — ul. Przyjaźni 8/35, 20-314 Lublin; **Zdzisław Nowak** — 36-001 Trzebowniska 470, pow. Rzeszów; **Czesława Kędzierska** — ul. 4 Marca 6a/3, 75-708 Koszalin; **Zbigniew Łuczyński** — Szczepanów 29, 68-121 Jankowa Żag., **Kazimierz Kowalczyk** — ul. Krzywe Koło 30a, 21-100 Lubartów.

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA „ISKRA"

WADIM G. OGANESJAN — Związek Radziecki, 357528 Piatigorsk-28, ul. Fiewralskaja 105. Interesuje się lotnictwem i jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Kolekcjonuje lotnicze odznaki, znaczki i widokówki. Pragnie nawiązać korespondencję z przyjaciółmi z Polski o podobnych zainteresowaniach i wymieniać z nimi wspomniane odznaki, znaczki i widokówki.

VÁCLAV MAJKUT — ul. Setecká 523, 33601 Blorice, Czechosłowacja; **MILAN MIESZCZYK** — Lidická 32, 78701 Šumperk, Czechosłowacja. Interesują się lotniczymi konstrukcjami amatorskimi. Chętnie nawiążą kontakt z konstruktorami-amatorami z Polski. Poszukują numeru 22 „Skrzydlatej Polski" z 1974 roku, z planem lotni.

PIOTR CHMIELEWSKI — 22-100 Pokrówka, pow. Chełm Lubelski. Interesuje się astronomią, prowadzi własną kronikę astronomiczną. Poszukuje materiałów i czasopism z zakresu tej tematyki, m. in. czechosłowackiego dwutygodnika „Letectvi+Kosmonautika". Chciałby nawiązać kontakt z kolegami o podobnych zainteresowaniach.

WALDEMAR PAWLIK — ul. Żeromskiego 8, 05-480 Karczew. Interesuje się lotnictwem i ma zamiar kształcić się w tym kierunku. Kolekcjonuje modele samolotów i zbiera ich opisy. Odstąpi m. in. modele samolotów (w skali 1 : 72): Avro „Lancaster", „Spitfire", „Hurricane" — w zamian za inne modele. Poszukuje publikacji na temat „Spitfire'a" i „Hurricane'a" oraz modeli (w skali 1 : 72): „Tempest-V" i „Wellington". Pragnie korespondować oraz wymieniać modele i materiały z kolegami o podobnych zainteresowaniach.

EDWARD KOCENT-ZIELIŃSKI — ul. Artylerzystów 12, 94-230 Łódź. Poszukuje informacji dotyczących samolotów SE-5 i SE-5a i ich służby w lotnictwie polskim, a także sposobów ich malowania (kamuflażu, odznak).

JAN SWOBODA — ul. Krakowska 11, 78-300 Świdwin. Ma 15 lat i pasjonuje się lotnictwem. Posiada wiele książek o tematyce lotniczej, zwłaszcza Janusza Meissnera. Kolekcjonuje też modele samolotów. Odstąpi wiele numerów „Małego Modelarza", „Modelarza" i „Planów Modelarskich" oraz zeszytów z serii „Typy Broni i Uzbrojenia". Poszukuje numeru 3 zeszytu „Typy Broni i Ubrojenia" z samolotem myśliwskim PZL P-24. Chętnie nawiąże korespondencję z kolegami o podobnych zainteresowaniach.

ANDRZEJ KONDRAT — ul. Krasińskiego 33b/18, 01-784 Warszawa, Poszukuje dokładnych planów z wnętrzami kabin i wyposażeniem schematów malowania itp. następujących samolotów: Lockheed P-38 „Lightning", Bristol „Blenheim". Hawker „Hurricane". W zamian odstąpi modele plastykowe samolotów z drugiej wojny światowej, w skali 1 : 72.

JERZY KUCZEWSKI — Osiedle Dr Br. Chącińskiego, blok 8 m. 69, 21-400 Łuków. Interesuje się lotnictwem, jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski", kolekcjonuje znaczki i widokówki. Pragnie nawiązać korespondencję z czytelniczkami i czytelnikami „Skrzydlatej Polski".

MAREK PAZERA — Paździorno, 59-112 Kostomłoty, pow. Środa Śląską. Odstąpi wiele numerów „Skrzydlatej Polski" z lat 1969—1974. Może zamienić je na książki „Kamikaze boski wiatr", „Astronomia popularna" lub stare monety.

KRONIKA

AEROKLUB WROCŁAWSKI

Sekcja modelarska Aeroklubu Wrocławskiego zrzesza 1052 członków. W roku ubiegłym wyszkolono podstawowo 575 modelarzy. Zdobyto odznak: brązowych — 31, srebrnych — 21, złotych — 4. Na obozie wakacyjnym, zorganizowanym wspólnie z ZHP, przeszkolono 232 modelarzy. Sekcja sprawuje opiekę nad 21 modelarniami we Wrocławiu i 10 poza jego terenem. Zorganizowano Mistrzostwa Polski Modeli Halowych i 13 imprez własnych, m.in.: „Młodzi szybownicy na start" i „Święto latawca". 30 Kół Lotniczych zrzesza 713 członków, prowadząc działalność w zakresie popularyzacji lotnictwa. W mistrzostwach Polski startowało 35 modelarzy, zdobywając: 3 złote medale (**Paweł Frąckiewicz, Stanisław Żurad i Jan Ochman**), 2 srebrne i 4 brązowe. Sekcja zajęła 2 miejsce we współzawodnictwie ogólnopolskim (młodziki — 2/3, juniorzy — 1, seniorzy — 3). **Zasadniczym problemem jest brak kadry pedagogicznej. Problem ten występuje w skali całego kraju i wymaga szybkiej i rzeczowej analizy władz: APRL, LOK oraz oświatowych.**

Stanisław Błasiak

•

Korzystając z nietypowej zimowej aury, wrocławscy lotnicy zaczęli bardzo wcześnie sezon lotny. Piloci samolotowi pierwsze loty wykonywali już 4 stycznia. Z inicjatywy zarządu Aeroklub Wrocławski zorganizował lotnicze zimowe ferie dla młodzieży, która pozostała w mieście. Ciepły luty pozwolił szybownikom na wykonywanie nawet lotów termicznych, trwających ponad 2 godziny. Intensywnie skakali również młodzi spadochroniarze. W pierwszą w tym roku wolną sobotę oraz niedzielę zorganizowano loty i skoki spadochronowe, cieszące się dużą frekwencją pilotów i publiczności, która korzystając ze słonecznej pogody tłumnie odwiedziła lotnisko.

Jadwiga Dudała

KURSY MECHANIKÓW

W styczniu i lutym br. Aeroklub PRL przeprowadził — w ośrodkach CWL Leszno oraz CWS Krosno — szkolenie personelu techniczno-lotniczego. Celem szkolenia było uzyskanie licencji mechanika lotniczego II klasy w zakresie obsługi poszczególnych rodzajów sprzętu lotniczego. W kursach uczestniczyli pracownicy wielu instytucji lotnictwa cywilnego jak: ZUA-WSK, Instytut Lotnictwa, WSK-PZL Świdnik i Warszawa, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Szybownictwa Bielsko oraz Aeroklub PRL.

Przeprowadzono cztery kursy szkoleniowe, w których brało udział 314 osób. Reprezentowane były następujące specjalności eksploatacyjne: obsługa naziemna i uprawnienia mechanika pokładowego samolotu An-2 w liczbie 214 osób; obsługa naziemna samolotów o maksymalnej masie do startu 2000 kg — 58 osób; obsługa naziemna szybowców — 42 osoby. Dodatkowo zorganizowane przez CZLC sesje Państwowej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej umożliwiły uczestnikom szkolenia uzyskanie uprawnień licencyjnych bezpośrednio po ukończeniu kursu.

Nowe kadry zasilą grono specjalistów eksploatacji sprzętu lotniczego we wszystkich rodzajach lotnictwa cywilnego, gdzie od pewnego czasu odczuwalny jest deficyt kwalifikowanych mechaników. Aby zmienić radykalnie sytuację w tej mierze, Aeroklub PRL planuje realizować racjonalny, kompleksowy system kształcenia i doskonalenia zawodowego kadr dla potrzeb eksploatacji sprzętu lotniczego. Obejmuje on szkolenie w takich specjalnościach jak: obsługa samolotów i szybowców oraz ich wyposażenia (przyrządy, elektrourządzenia radiowe).

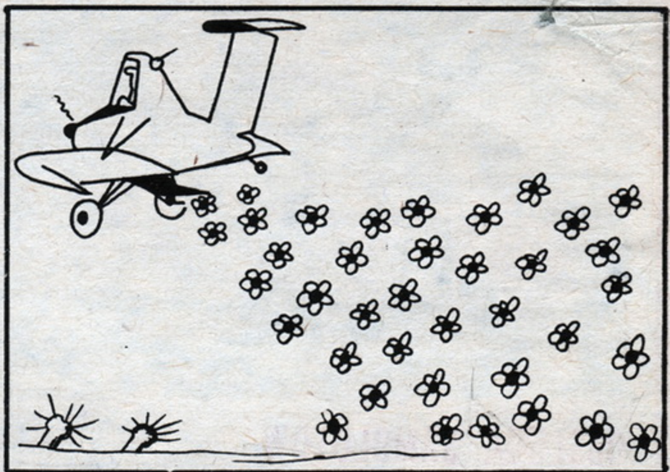
Konieczność wynika z faktu, że szkoły zawodowe i technika problematykę eksploatacji traktują w sposób marginesowy. Stąd dopływ kadr z kwalifikacjami w zakresie eksploatacji sprzętu lotniczego jest bardzo nieznaczny.

Generalnym problemem w planowanym szkoleniu jest zapewnienie właściwego poziomu przekazywania wiedzy. Zespół wykładowców i instruktorów reprezentuje wieloletnie doświadczenie w tej dziedzinie, lecz boryka się z wieloma trudnościami przy prowadzeniu zajęć. Dla stosowania zasady poglądowości w procesie nauczania, potrzebne są pomoce naukowe jak: modele, przekroje, plansze, przezrocza i filmy. Pomoc instytucji i stowarzyszeń lotniczych w zakresie organizowanej przez Aeroklub PRL bazy szkoleniowej dla personelu technicznego, byłyby więc bardzo pożyteczną dla lotnictwa akcją.

Osobnym zagadnieniem jest również odczuwalny brak podręczników. Z czego się uczyć? — to częste pytanie kierowane do wykładowcy. Niestety, niewiele pozycji wydawniczych adresowanych jest do personelu techniczno-lotniczego. Zakres tematyczny podręczników powinien uwzględniać poszczególne specjalności z dziedziny eksploatacji sprzętu lotniczego oraz jego wyposażenia. Wydanie podręczników nowych w formie i treści może przynieść w przyszłości istotną poprawę w procesie kształcenia nowych kadr technicznych dla lotnictwa.

Bogdan Włostowski

Rys. W. FUGLEWICZ



TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", „Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

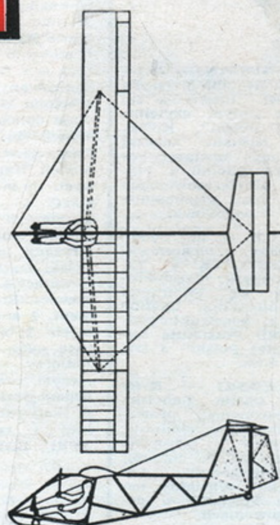
REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY – redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI – zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI – sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI – zastępca sekretarza redakcji. STANISŁAW SZYMAŃSKI – redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ – redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie – 78 zł, kwartalnie – 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne, zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 – 10,50 zł za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 21.III.1975 r. Zam. 4500
INDEKS 37703/37505 B-93

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



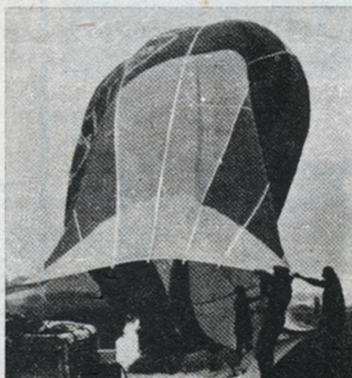




MINISZYBOWIEC

Jak już podawaliśmy, „Hippie" to miniszybowiec, który ma zastąpić (a przynajmniej uzupełnić) lotnie. Obecnie nieco więcej szczegółów technicznych. Otóż jest to jednomiejscowy szybowiec szkolny o rozpiętości — 8 m, pow. nośnej — 7 m^2, masie własnej — 32 kg i prędkości startu — ok. 45 km/h. „Hippie" jest wyposażony w normalne stery i sterownice szybowcowe. Kto nauczy się latać na nim, nie musi się później przeszkalać na szybowce „prawdziwe". Również lądowanie jest takie samo, tylko ze znacznie mniejszą prędkością. „Hippie" jest samostateczny — leci również z puszczonymi sterownicami. Profil płata — Wortmann S-02. Konstrukcja kadłuba — kratownica z rur stalowych i laminatu. Przewymiarowana płoza przednia z amortyzatorem sprężynowym. Płat segmentowy z elementami laminatowymi z włókna węglowego. Tylna część skrzydeł oraz stery pokryte płótnem. Jest zaczep do holu za samochodem, np. VW. Żaden element konstrukcji szybowca nie przekracza 5 m, można więc go przewozić w stanie złożonym na dachu samochodu.

„Hippie" jest dopuszczony do lotów do wysokości 50—150 m. (w niektórych krajach są takie przepisy ograniczające dla lotni).





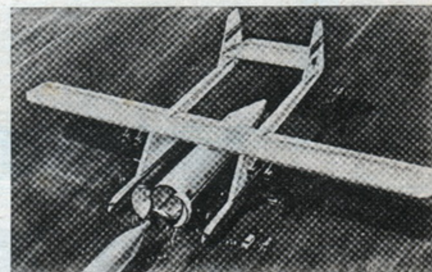
BALONY NA OGRZANE POWIETRZE

Montgolfiery przeżywają swój renesans. W 1975 r. mają być rozegrane w Albuquerque (Nowy Meksyk) mistrzostwa świata. Na mistrzostwach różnych krajów rozgrywane są zwykle 3 konkurencje: lot wg zaprogramowanej barogramki, wymagający utrzymania zadanej przez komisję sędziowską wysokości lotu (konkurencja najtrudniejsza), przelot docelowy na odległość ok. 30 km oraz przelot otwarty (liczy się największa odległość). Dobry wyczynowy pilot balonowy ma średnio na swym koncie 200—300 lotów.

Na zdjęciach: Podgrzewanie balonu. W gondoli balonu.

JESZCZE JEDEN OLBRZYM

„Virtus", to projekt samolotu-giganta o rozpiętości ok. 137 m. Ma on służyć po 1976 r. do transportu elementów promu kosmicznego Space Shuttle. Na rysunku pokazany został załadunek zbiornika paliwowego promu kosmicznego (który jest większy od kadłuba B-747). „Virtus" ma być samolotem dwukadłubowym z 4 silnikami turboodrzutowymi.





OBSŁUGA SAMOLOTÓW

Naziemna obsługa pasażerskich samolotów odrzutowych Ił-62 w wielkim hangarze Czechosłowackich Linii Lotniczych ČSA.

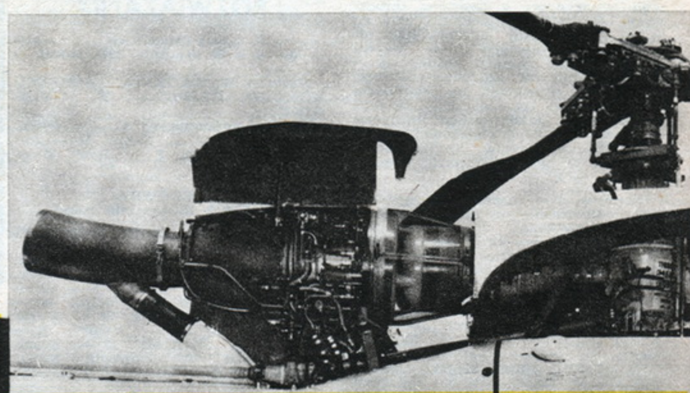
NOWY PORT LOTNICZY

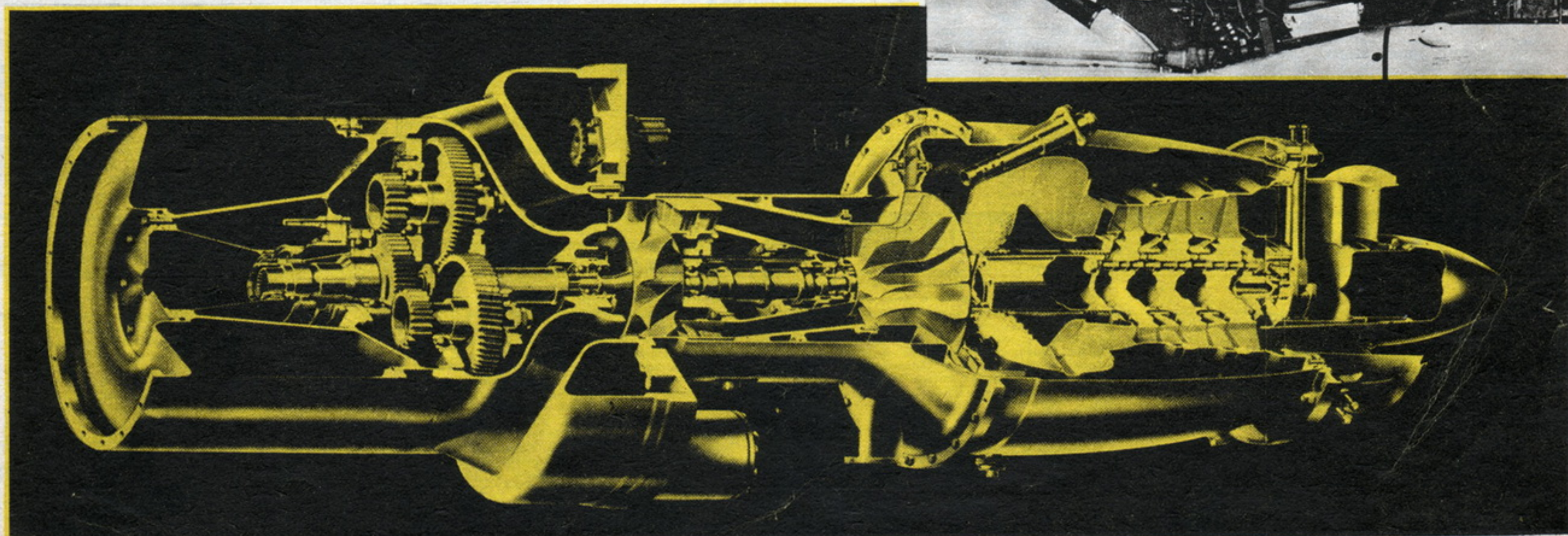
Tak wygląda nowy port lotniczy w Rydze — stolicy Łotewskiej SRR, oddany do użytku jesienią ub. r. Przepustowość portu — 600 pasażerów na godzinę. Ryga ma stałe połączenie lotnicze z przeszło 60 miastami ZSRR. Łotewscy lotnicy komunikacyjni przewożą rocznie ok. miliona pasażerów.



ŚMIGŁOWCOWY SILNIK TURBINOWY

Przekrój perspektywiczny przedstawia francuski silnik turbinowy „Astazou-IIIB" o mocy 600 KM, stosowany m. in. w śmigłowcach „Alouette" i „Gazelle". Silniki „Astazou" przepracowały już łącznie 4 mln godzin w locie w śmigłowcach „Alouette".





Zdjęcia i rysunki: „Graždanskaja Awiacja", ČSA, „Der Flieger", „Progress Bulletin".